

Für ein stabiles Morgen



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



ÖBB stocken Flotte auf
Aus einer Rahmenvereinbarung von bis zu 540 Elektrotriebzügen für den Nah- und Fernverkehr mit Siemens Mobility bestellen die ÖBB die ersten 70 Triebzüge. Die Bestellung beträgt über 800 Mio. Euro, die ersten Garnituren werden ab Ende 2027 im Einsatz sein.



Präsentation Zielnetz 2040
Das Zielnetz 2040 ist die langfristige Ausbaustrategie des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Österreich. Es ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der ambitionierten Ziele für die klimaneutrale Neuausrichtung des Mobilitätssektors.

19 zusätzliche neue Railjets
Die ÖBB bestellen 19 weitere Railjets der neuen Generation mit einem Investitionsvolumen von rund 405 Mio. Euro aus der Rahmenvereinbarung mit Siemens Mobility. Damit werden insgesamt 27 Railjets der neuen Generation bis Herbst 2028 auf Schiene sein.



Letzte Tests im Kraftwerk Obervellach II
Damit bei der Inbetriebnahme Mitte des Jahres alles glatt läuft, wird das neue ÖBB Kraftwerk Obervellach II bis dahin auf Herz und Nieren geprüft. Vier Wasserfassungen, ein rund fünf Kilometer langes Stollensystem, die beiden Maschinensätze u. v. m. müssen ausgiebig getestet werden.



Österreichs erste Agri-Photovoltaikanlage für grünen Bahnstrom
In Thalsdorf wird in den folgenden Monaten die erste Agri-Photovoltaikanlage für Bahnstrom errichtet, die eine umweltfreundliche Mehrfachnutzung ermöglicht. Ende des Jahres soll die innovative Anlage ans Netz gehen.

2024

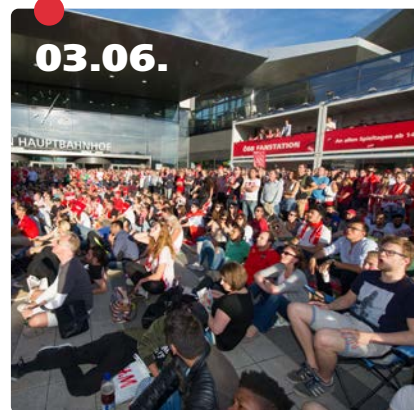
Fortsetzung im
hinteren Umschlagteil

Neues Wagenmaterial kommt, ein Tunnel ist fast fertig und die Weststrecke unter Wasser ...

Wiener Hauptbahnhof Fanzone für Fußball-EM

Von 14. Juni bis 14. Juli steht am Hauptbahnhof Wien alles im Zeichen der Fußball-EM. Bis zu 500 Zuseher:innen können am Vorplatz Nord die Live-Übertragungen sämtlicher Spiele der EM auf einer großen Videowall mitverfolgen und ihr Lieblingsteam anfeuern.

03.06.



26.04.

ÖBB Bilanz 2023:

Solides Plus trotz Abschwung

Bei ihrer alljährlichen Pressekonferenz zur Bilanzpräsentation haben die ÖBB ihre Zahlen von 2023 vorgelegt. Trotz hoher Inflation und Wirtschaftsabschwung konnte der ÖBB Konzern ein solides Plus erwirtschaften – das Ergebnis vor Steuern (EBT) betrug 111,6 Mio. Euro.



ÖBB Rail Cargo Group gründet weitere Tochtergesellschaft in Serbien

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG), führender Bahnlogistiker in Europa, und Transfera d.o.o., eines der führenden Speditionunternehmen am Balkan, schließen sich zusammen.

23.05.



Neuer Railjet für neues Reiseerlebnis über den Brenner

Mit dem Railjet der neuen Generation stellen die ÖBB ein Stück Mobilität der Zukunft auf die Schienen. Die Fahrgäste profitieren auf der Strecke zwischen München und Bologna von den Annehmlichkeiten des neuen Zuges und einem noch besseren Reiseerlebnis.



05.04.

15.05.

Job Shop – Recruiting im Einkaufszentrum

Jährlich suchen die ÖBB mehr als 4.000 neue Kolleg:innen. Das erfordert kreative Ideen im Recruiting. Der ÖBB Job Shop bietet genau das an einem prominenten Standort am Bahnhof Wien Mitte im Einkaufszentrum The Mall beim ÖBB Reisezentrum.

Fortsetzung im hinteren Umschlagteil »

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamterträge	6.724	6.986	7.398	7.806	8.997
Umsatzerlöse	4.083	4.356	4.671	5.022	5.707
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.694	-1.808	-2.038	-2.108	-2.627
Personalaufwand	-2.743	-2.751	-2.947	-3.214	-3.554
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-439	-461	-416	-520	-587
EBITDA	1.849	1.966	1.997	1.964	2.229
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.224	-1.337	-1.333	-1.382	-1.521
EBIT	625	629	663	582	708
Finanzergebnis	-566	-459	-470	-470	-594
EBT	59	170	193	112	114
ROCE (in %)	2,2	2,1	2,1	1,7	1,9

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	33.103	35.555	37.968	40.865	44.168
Langfristige Vermögenswerte	31.656	33.720	35.948	38.515	42.108
<i>davon Sachanlagen</i>	29.847	31.840	33.959	36.444	39.642
Kurzfristige Vermögenswerte	1.448	1.834	2.020	2.350	2.060
Eigenkapital	2.768	3.244	3.524	3.213	3.387
Eigenkapitalquote (in %)	8,4	9,1	9,3	7,9	7,7
Finanzverbindlichkeiten	26.666	28.258	30.327	33.534	36.130
Net Debt	26.318	27.418	29.402	32.603	35.566
Investitionen brutto	3.353	3.688	3.920	4.559	5.421
Net Debt/EBITDA (Ratio)	14,2	14,0	14,7	16,6	16,0
Net Gearing (Ratio)	9,5	8,5	8,3	10,1	10,5

Highlights 2024

79,9 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group im Jahr 2024 transportiert. Dafür ist die RCG **in 18 Ländern präsent**, in 14 davon ist sie in Eigentraktion unterwegs.

47.484

Mitarbeiter:innen waren 2024 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2024), davon **1.964 Lehrlinge in Ausbildung**. Zusätzlich waren über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 155 Lehrlinge tätig.

21,1

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2029 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur**.

511,3 Mio.

Fahrgäste haben 2024 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 254,3 Mio. in Zügen des Nahverkehrs (inkl. 1,7 Mio. im CAT, exkl. Arverio-Gruppe), 46,0 Mio. im Fernverkehr und 211,0 Mio. waren mit dem Postbus unterwegs.



Die Extrameile für eine
erfolgreiche Zukunft
20



COVER. 2024 wurde die 130 km lange Koralmbahn nach 27 Jahren Bauzeit fertiggestellt, im Dezember 2025 geht sie in Betrieb. Ein guter Grund, das Ostportal des Koralmtunnels auf dem Cover unseres diesjährigen Geschäftsberichts zu zeigen

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2024 als PDF und Videos zum Thema finden Sie auf der Landingpage unter: bericht.oebb.at/2024



Das Jahrhundert-
hochwasser – Schäden
und Instandsetzung
14

Inhalt

Vorwort des Vorstands	2
Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden	4
Für ein stabiles Morgen	6
Corporate Governance Bericht	32
Konzernlagebericht	38
A. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage.....	38
B. Voraussichtliche Entwicklung und Risiken des Unternehmens.....	60
C. Forschung und Entwicklung	68
D. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	69
E. Nichtfinanzielle Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht	71
Konzernabschluss	238
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024	238
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2024	239
Konzern-Bilanz per 31.12.2024	240
Konzern-Geldflussrechnung 2024	241
Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2024	242
Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2024	243
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden	243
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	271
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	301
Bestätigungsvermerk.....	336
Glossar	344
Impressum	347

A photograph of two people, a man and a woman, standing in front of a large glass window. The man on the left is bald, has a grey beard, and wears brown-rimmed glasses, a white shirt, and a dark blue blazer with a small red ÖBB logo on the lapel. The woman on the right has shoulder-length brown hair, wears brown-rimmed glasses, a light grey top, and a dark blue blazer with a small red ÖBB logo on the lapel. They are both smiling. The background shows a modern building with large glass panels and structural elements.

**»Resiliente
Infrastruktur,
betriebliche
Performance und
Kund:innenfokus
sind die Grundlagen
für nachhaltiges
Wachstum und die
Mobilitätswende.«**

CEO Andreas Matthä, CFO Manuela Waldner,
Vorstand der ÖBB-Holding AG

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2024

Vorwort des Vorstands

Mit voller Kraft für ein stabiles Morgen. Die ÖBB blicken 2024 auf ein weiteres Geschäftsjahr in turbulenten Zeiten zurück: ungünstige Rahmenbedingungen wie eine schwache Wirtschaftslage, weiterhin hohe Energiepreise sowie eine Hochwasserkatastrophe in nie da gewesenem Ausmaß. Trotz aller Herausforderungen ist es uns jedoch gelungen, das Konzernergebnis mit rund 114 Millionen Euro stabil zu halten. Diese Stabilität ist insbesondere in Krisenzeiten wichtig.

Ein Highlight des vergangenen Geschäftsjahres ist ein erneuter Rekord bei den Fahrgastzahlen: Über eine halbe Milliarde Menschen sind mit den ÖBB gereist – in Bus und Zug. Im Jahresverlauf wurden neue Regional- und Fernverkehrszüge eingeflottet, darunter auch der neue Nightjet.

Weniger positiv fällt die Bilanz mitunter hinsichtlich der Qualität im Zugverkehr aus. Unsere Ziele bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit konnten wir angesichts von immer noch zu wenig Rollmaterial, Baustellen im In- und Ausland und eingeschränkter Verfügbarkeit der Infrastruktur leider nur bedingt erfüllen. Der Güterverkehr war durch die Rezession und durch die Folgen des Jahrhunderthochwassers besonders stark gefordert.

Nichtsdestotrotz konnte die Versorgungssicherheit immer gewährleistet werden. Abgesehen von der rekordverdächtig raschen Sanierung der Weststrecke nach dem verheerenden Hochwasser im September, werden die bauliche Fertigstellung der Koralmbahn und der finale Durchschlag im Semmering-Basistunnel wohl in die Geschichtsbücher der ÖBB-Infrastruktur AG eingehen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wird auf der neuen Südstrecke ein neues Zeitalter der Mobilität eingeläutet: Graz – Klagenfurt in 45 Minuten mit dem Zug wird unschlagbar sein. Unsere oberste Priorität in diesem Jahr liegt daher darin, die Leistungsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr wie auch auf unserer Infrastruktur zu stabilisieren und uns mit voller Kraft auf die Eröffnung der Koralmbahn vorzubereiten. Darüber hinaus gilt es, weitere Vorkehrungen für künftige Naturkatastrophen zu treffen, um mehr Resilienz ins System Bahn zu bringen. Denn dies ist, neben der betrieblichen Performance und unserem steten Kund:innenfokus, die Grundlage für ein nachhaltiges Wachstum und die Mobilitätswende.

Danke an alle Mitarbeiter:innen!

Der Ausfall der neuen Weststrecke hat – neben vielen anderen Herausforderungen – alle Mitarbeiter:innen im Konzern gefordert: Strecken und Bahnhöfe mussten sozusagen über Nacht saniert, neue Zugumläufe für den Personen- und den Güterverkehr geplant und Kund:innen speziell serviciert werden. Eine Mega-Aufgabe, die nur durch den Einsatz des gesamten ÖBB Teams gemeistert werden konnte. Dafür möchten wir allen Kolleg:innen herzlichst danken!

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag.^a Manuela Waldner
Mitglied des Vorstands (CFO)
ÖBB-Holding AG



»Die ÖBB haben 2024 **erstmal mehr als 500 Millionen Fahrgäste begrüßt**, was einmal mehr den klaren Trend hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterstreicht.«

Brigitte Ederer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Unverzichtbar. Die ÖBB verbinden Menschen und Regionen, bieten leistbare Mobilität für alle und erbringen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Wirtschaftsfaktor.

Das Jahr 2024 hat die ÖBB vor enorme Herausforderungen gestellt. Im Spannungsfeld von globalen Lieferkettenproblemen und einer rezessiven Wirtschaftslage blieb wenig Spielraum für unvorhergesehene Ereignisse. Doch genau diese prägten das Jahr.

Eine der größten Herausforderungen war das verheerende Hochwasser im September – eine Naturkatastrophe, die uns alle tief erschüttert hat. Doch gerade in dieser Krise bewiesen die Mitarbeiter:innen der ÖBB aufs Neue ihre Stärke. Sie gingen weit über ihre Belastungsgrenzen hinaus, um den Betrieb so schnell wie möglich wiederherzustellen. Dennoch konnten die ÖBB 2024 erstmals mehr als 500 Millionen Fahrgäste begrüßen – ein Ziel, das ursprünglich erst für 2030 geplant war. Dieser neue Rekord unterstreicht den klaren Trend hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der durch attraktive Angebote wie das Klimaticket und die kontinuierliche Modernisierung unserer Infrastruktur und Fahrzeuge gefördert wird.

Blick nach vorne mit Zuversicht

Investitionen in die Bahn sind Investitionen in die Zukunft – sie sichern Lebensqualität, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit. In diesem Sinne gilt mein besonderer Dank allen Mitarbeiter:innen der ÖBB für ihren unermüdlichen Einsatz. Ebenso danke ich dem Vorstand für seine vorausschauende und entschlossene Führung.

Für das Jahr 2025 gibt es viel zu tun, aber wir sind gut vorbereitet: Die Auslieferung neuer Züge wird spürbare Entlastungen bringen, und mit der Eröffnung der Koralmbahn setzen die ÖBB einen weiteren Meilenstein in der Mobilitätsgeschichte Österreichs. Ich bin daher zuversichtlich, dass die ÖBB auch weiterhin einen unverzichtbaren Beitrag leisten – für ein nachhaltiges, klimafreundliches und lebenswertes Österreich.



BRIGITTE EDERER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Mag.^a Brigitte Ederer

Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG

Wie ist es, als Newcomer:in bei den ÖBB anzufangen und was hat dich dazu bewegt?



An meinem zweiten Ausbildungstag kam das Hochwasser. In dieser Krise habe **ich wahnsinnig viel gelernt.** //

Martin, Reiseberater, ÖBB Personenverkehr



Der große Gestaltungsspielraum bei den ÖBB hat mich **positiv überrascht**. Wenn man anpacken will, kann man vieles bewirken. //

Florian, Kommunikation, ÖBB Holding



Das Traineeprogramm bietet einen super Berufseinstieg. Ich konnte schnell sehen, **wie viele Entwicklungsmöglichkeiten es gibt.** //

Sophie, Trainee, ÖBB BCC



Die Bahn ist zukunfts-
fähig und es ist schön,
mit meinem Job
einen **Beitrag zur
Klimaneutralität
Österreichs leisten
zu können.** //

Timon, Trainee,
Rail Cargo Austria



Zu den Videos:
bericht.oebb.at/2024/einstieg

Für ein stabiles Morgen

Neue Züge braucht das Land

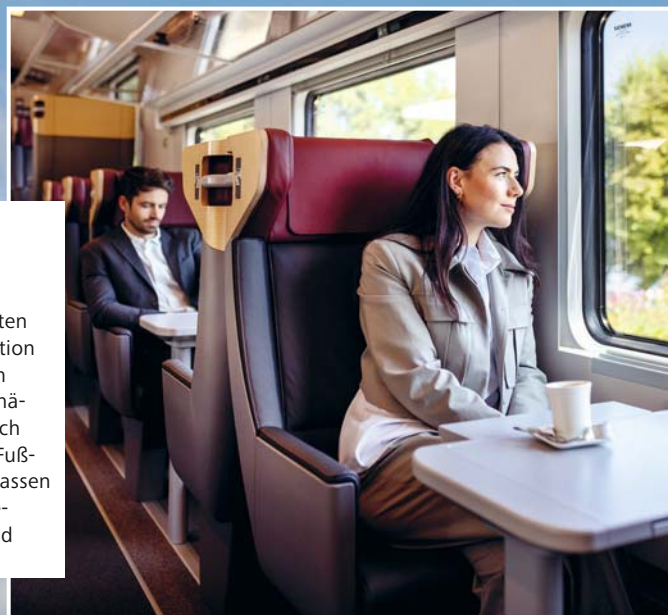


Zukunft auf Schiene

PERSONENVERKEHR. Mehr Fahrgäste, mehr Kapazitäten, mehr Komfort: 2024 sind erstmals mehr als eine halbe Milliarde Fahrgäste mit den Bussen und Zügen der ÖBB gereist. Wir bauen unser Angebot konsequent weiter aus und investieren bis 2030 insgesamt über 6 Milliarden Euro in modernes Wagenmaterial: 109 neue Cityjet-Doppelstockzüge sorgen ab 2026 für deutlich erhöhte Kapazitäten in der Ostregion, mit mehr Komfort und barrierefreien Ein- und Ausstiegsbereichen. Die ersten Railjets der neuen Generation sind bereits auf der Brennerstrecke unterwegs, insgesamt 27 neue Railjets mit hochmoderner und komfortabler Innenausstattung sollen bis Herbst 2028 auf Schiene sein.

Reisen wie auf Wolken

EXTRAKLASSE. Die von Siemens Mobility gefertigten Railjets der neuen Generation bieten unseren Fahrgästen noch mehr Platz, Privatsphäre und Komfort, etwa durch Raised-Seating-Bereiche, Fußstützen in allen Komfortklassen und mit zusätzlichen Lademöglichkeiten per USB und induktiver Ladestation.



Für ein
stabiles Morgen

Doppelstock für doppelte Kapazität

PREMIERE. Im September wurde der neue Cityjet Doppelstock auf der InnoTrans in Berlin erstmals präsentiert. Die neuen Züge des Schweizer Schienenfahrzeugbauers Stadler sorgen für eine bedeutende Erweiterung im Nahverkehr und werden ab 2026 vor allem auf der Wiener Stammstrecke unterwegs sein.



Von der Stadt übers Land, quer durch den Berg

Meilenstein im Jahrhundertprojekt

INFRASTRUKTUR. Nach 27 Jahren Bauzeit ist ein wesentlicher Meilenstein im Jahrhundertprojekt Koralmbahn erreicht: Im Herbst 2024 wurde die 130 Kilometer lange Strecke baulich fertiggestellt und ist bereit für die Inbetriebnahmephase. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wird die Strecke eröffnet – und unsere Fahrgäste reisen in nur 45 Minuten umweltfreundlich und komfortabel zwischen Graz und Klagenfurt. Aber auch für den Güterverkehr wird die Verbindung von und zu den wichtigen Mittelmeerhäfen kürzer und dank modernster digitaler Zugsicherung bringen wir noch mehr Züge auf die Strecke.





Die Koralmbahn in Zahlen

TOP-VERBINDUNG. Auf den 130 Kilometern zwischen Graz und Klagenfurt liegen 12 Tunnel mit mehr als 50 Tunnelkilometern, über 100 Brücken und 23 moderne Bahnhöfe. Das Herzstück der Strecke bilden die beiden Tunnelröhren durch die Koralmpe mit einer Länge von 33 Kilometern. Sie machen den Koralmtunnel zu einem der längsten Eisenbahntunnel Europas.

Moderne Zugsicherung

DIGITALISIERUNG. Mit dem European Train Control System (ETCS) lassen sich fahrende Züge kontinuierlich von außen überwachen, steuern und notfalls auch anhalten. Es gewährleistet sicheren Zugverkehr selbst bei hoher Verkehrsdichte und hohen Geschwindigkeiten. Passiert ein mit ETCS ausgestatteter Zug einen zwischen den Schienen installierten Ortungspunkt (Balise), wird dessen Standort an die ETCS-Streckenzentrale gemeldet – somit lässt sich die Fahrt des Zuges exakt verfolgen.



Digital, international, multimodal



Die schlaue Logistiklösung

GAMECHANGER. Das Herzstück des MOBILER-Systems ist eine hydraulische Hubvorrichtung am Fahrzeug, mit der Behälter schnell und unkompliziert zwischen Lkw und Waggon umgeschlagen werden können – ohne Kran oder eigene Anschlussbahn. Der MOBILER fährt von Tür zu Tür und rundet die Supply-Chain optimal ab.

Flächendeckendes Netzwerk

GÜTERVERKEHR. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie dem Hochwasser im Herbst konnte die Rail Cargo Group (RCG) ihre Position 2024 weiter ausbauen und ihre Präsenz auf Traktionsgesellschaften in 14 europäischen Ländern ausdehnen. Im Mai etwa wurden die Käufe von Captrain Netherlands B.V. sowie eines Joint Venture in Serbien abgeschlossen. Neben der Internationalisierung liegt die Stärke der RCG in der optimalen Kombination verschiedener Verkehrsträger – Schiene, Straße und Schiff. Mittlerweile schaffen 2.000 MOBILER-Behälter in der RCG-Flotte ideale Voraussetzungen für multimodale Transporte: Der MOBILER macht es möglich, Güter flexibel zwischen Schiene und Straße zu bewegen – schnell, einfach und nachhaltig.



Team ÖBB im Ausnahmeeinsatz

EXTREMWETTER. Das Jahrhunderthochwasser im September 2024 hat die ÖBB massiv getroffen und verursachte Schäden in Millionenhöhe. Nur dem unermüdlichen Einsatz der Mitarbeiter:innen, die oftmals auch selbst betroffen waren, ist es zu verdanken, dass der Bahnverkehr in Österreich so schnell wieder aufgenommen werden konnte.

Aufgrund der starken Regenfälle und Stürme, die in den kommenden Tagen in Österreich erwartet werden, sprechen die ÖBB eine wetterbedingte Reisewarnung für Freitagfrüh, den 13. September 2024, bis voraussichtlich Sonntagabend, den 15. September 2024, aus. Die ÖBB ersuchen Fahrgäste, nicht dringend notwendige Reisen innerhalb dieses Zeitraums auf einen anderen Tag zu verschieben.“

Die Meldung der ÖBB am Donnerstag, dem 12. September 2024, verhiess nichts Gutes. Doch welche Auswirkungen das herannahende Italtief „Anett“ tatsächlich haben würde, konnte sich zu diesem Zeitpunkt in Österreich niemand vorstellen. Allein in Niederösterreich fielen in den folgenden fünf Tagen zwischen 360 und 400 Liter Regen pro Quadratmeter – so viel wie sonst in einem halben Jahr.

Oberstes Ziel: Sicherheit von Fahrgästen und Teams

Die ÖBB hatten sich bestmöglich auf dieses Extremwetterereignis vorbereitet. Einsatzteams wurden in Alarmbereit-

schaft versetzt und Vorkehrungen getroffen, um noch vor Einsatz des Regens Gleise und Anlagen zu sichern. Oberstes Ziel war dabei der Schutz der Fahrgäste und der Mitarbeiter:innen.

Erste Strecken sind unterbrochen

Ein rabenschwarzer Freitag, der 13., brachte dann sintflutartige Regenfälle im Flachland, Schneestürme in den Bergen, dazu Murenabgänge und Hangrutschungen. Bäume wurden ausgerissen, Mensch und Natur waren dem Unwetter oft machtlos ausgeliefert. Bei den ÖBB waren zuerst die Nachtzugverbindungen über die Tauern und der inneralpine Verkehr betroffen. In Niederösterreich und Oberösterreich mussten vorsorglich Verkehrssperren verhängt werden.

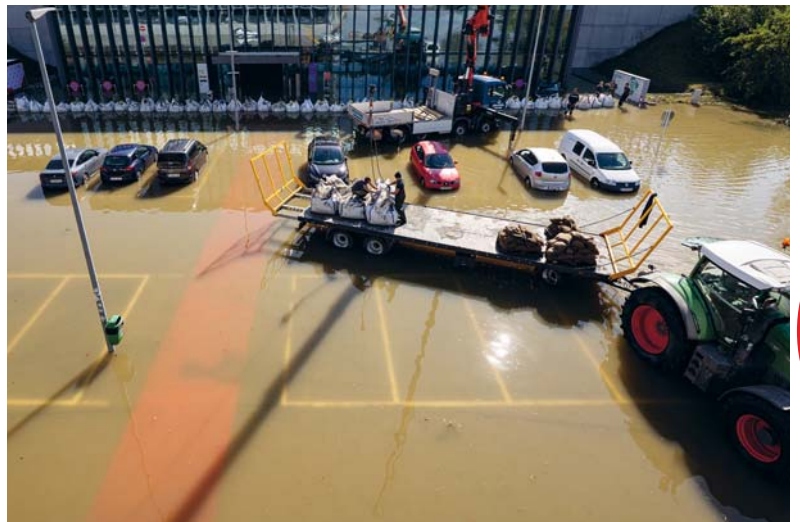
Um den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten und die Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen, wurde auf Hochtouren daran gearbeitet, alle verfügbaren Busressourcen für einen Schienenersatzverkehr zu organisieren. Aber auch der Postbus hatte – vor allem im Osten – mit dem Jahrhunderthochwasser zu kämpfen. Denn auch auf den Straßen



>



VORBEREITUNGEN.
Die ÖBB hatten Einsatz-
teams in Alarmbereit-
schaft versetzt und
Vorkehrungen getroffen,
um noch vor Einsatz des
Regens Gleise und Anla-
gen zu sichern. Oberstes
Ziel war dabei der Schutz
der Fahrgäste und der
Mitarbeiter:innen.



FREITAG, DER 13. Am
13. September brachte
das Italtief „Anett“
sintflutartige Regenfälle
im Flachland, Schnee-
stürme in den Bergen,
dazu Murenabgänge und
Hangrutschungen. Allein
in Niederösterreich fielen
bis zu 400 Liter Regen
pro Quadratmeter.



MILLIONENSCHÄDEN.

Im gesamten Schienennetz der ÖBB wurden Gleisanlagen unterspült, Weichen zerstört und Tunnelanlagen beschädigt



ging vielerorts nichts mehr. Der Fuhrpark stand zu einem großen Teil unter Wasser oder war nicht erreichbar, weil Straßenverbindungen blockiert waren oder Bahnhöfe nicht angefahren werden konnten. Hinzu kam, dass sich die Lage stündlich, ja minütlich verschlimmerte.

Der Kampf gegen die Fluten

Flüsse traten über die Ufer und die aufgeweichten Böden konnten kein Wasser mehr aufnehmen. Hinzu kamen orkanartige Windböen. Während die ÖBB ihre Reisewarnung verlängerten, wurde, wo es möglich war, gleichzeitig mit den Aufräumarbeiten begonnen. Das Team ÖBB war unermüdlich im Einsatz. Viele der Kolleg:innen waren zudem selbst betroffen, weil ihre eigenen Häuser überflutet waren oder Angehörige und Nachbarn dringend Hilfe benötigten. Unter unglaublichem Einsatz gelang es bereits am 16. September, die Sperre der Tauernbahnstrecke zwischen Bad Hofgastein und Bad Gastein aufzuheben.

Auf der Ost- und der Westbahnstrecke sollte es indes noch schlimmer kommen: Am Sonntag um 01:15 Uhr musste in Niederösterreich der Zugverkehr zwischen Amstetten und St. Valentin eingestellt werden. Wenige Stunden später brach der Damm der Perschling bei Atzenbrugg und die Wassermassen überfluteten das umliegende Tullnerfeld. Binnen Minuten standen Häuser, Bauernhöfe und Felder unter Wasser. Niederösterreich wird zum Katastrophengebiet erklärt.

Das Unvorstellbare geschieht

Durch das Tullnerfeld führt die „neue“ Weststrecke, die wichtigste Eisenbahnverbindung Österreichs. Innerhalb kürzester Zeit standen Gleisanlagen, der Bahnhof Tullnerfeld und mehrere Tunnelabschnitte bis zu einem Meter



WASSER UND SCHLAMM. Vor allem in den Tunnelanlagen verursachte das Unwetter große Schäden an den Sicherheitsanlagen



KATASTROPHENGEBIET. Am stärksten betroffen war das Tullnerfeld in Niederösterreich und der Atzenbrunner Tunnel

unter Wasser. Zusätzlich drang Wasser von den angrenzenden Grundstücken in die Tunnel ein. Das Entwässerungssystem, obwohl größer dimensioniert als bei Straßen und sogar Autobahnen, konnte diese Mengen nicht mehr bewältigen. Doch nicht nur das Tullnerfeld war betroffen. Im Bereich des Lainzer Tunnels und des Knotens Hadersdorf verursachte der über die Ufer getretene Wienfluss weitere Schäden.

Damit war klar, dass auf der neuen Weststrecke bis auf Weiteres nichts mehr geht. Eine bis dahin unvorstellbare Katastrophe.

Der Ersatzverkehr setzt ein

Doch die enormen Anstrengungen und die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten innerhalb und außerhalb der ÖBB machten das Unmögliche möglich: Bereits am 18. September konnte die „alte“ Weststrecke, die ebenfalls stark vom Unwetter betroffen war, durch den Wienerwald wieder eingleisig befahren werden. Auch das Notfahrprogramm

Chronologie der Ereignisse

12.09. Die ÖBB sprechen eine **wetterbedingte Reise-warnung** aus

13.09. Das **Italien-tief „Anett“** trifft Österreich mit voller Wucht

15.09. Ein Dammbruch führt zur **Überflutung des Tullnerfelds**

17.09. Der Regen hat aufgehört, die **ersten Züge fahren wieder**

23.09. Der **Schaden an der Weststrecke** kann begutachtet werden

10.10. Die **alte Weststrecke** ist wieder zweigleisig **befahrbar**

15.12. Die **neue Weststrecke** kehrt in den **Vollbetrieb** zurück

mit Bussen und zwei Sonderzügen über Selzthal auf der Strecke Wien – Linz konnte aufrechterhalten werden.

Dennoch kam es zu Engpässen im Angebot, und den Fahrgästen wurde viel Geduld abverlangt. Eine erste Erleichterung brachte der 10. Oktober, als mit der Wiedereröffnung des zweiten Gleises

auf der alten Weststrecke die Kapazität auf rund 300 Züge pro Tag erhöht werden konnte.

Güterverkehr bleibt eingeschränkt

Massiv eingeschränkt blieb weiterhin der Güterverkehr. Aufgrund der extremen Witterungsverhältnisse waren wichtige Strecken nicht nur in Österreich, sondern

auch in anderen Ländern wie Polen, Tschechien, Rumänien und Ungarn nicht befahrbar. Die Rail Cargo Group (RCG) musste daher in den ersten Tagen europaweit mehr als 1.000 Züge streichen. Ende September konnte durch die Nutzung der Tullnerfelderbahn als reine Güterzugverbindung das Angebot der RCG wieder auf zumindest 75 Prozent des regulären Volumens ausgeweitet werden. Der uneingeschränkte Güterverkehr wurde erst am 15. Dezember mit der durchgehenden Wiederinbetriebnahme der neuen Weststrecke erreicht.

Der Wiederaufbau beginnt

Dass nur drei Monate nach der Katastrophe tatsächlich wieder ein Vollbetrieb auf der neuen Weststrecke möglich sein würde, schien Mitte September noch völlig undenkbar. Denn um die Schäden überhaupt begutachten zu können, mussten unzählige Kubikmeter Wasser abgepumpt werden. Eine Sisyphusarbeit, denn kaum war man fertig, drang neues Wasser nach. Auch Unmengen an Schlamm mussten so schnell wie möglich entfernt werden, um zu verhindern, dass dieser trocknet und hart wie Beton wird. >



AUFRÄUMARBEITEN. Unzählige Kubikmeter Wasser mussten abgepumpt und Unmengen an Schlamm mussten entfernt werden

Ein ehrgeiziges Ziel

Anfang Oktober wurde der Fahrplan für die schrittweise Rückkehr zum Normalbetrieb bekannt gegeben. Bis 4. November sollte die neue Weststrecke im Bereich Wienerwald und Lainzer Tunnel sowie der Pendelverkehr zwischen Wien Westbahnhof und Tullnerfeld wieder in Betrieb genommen werden. Am 9. November folgte die Wiederinbetriebnahme der S80 zwischen Wien Hütteldorf und Wien Hauptbahnhof sowie der S40 zwischen Tulln und Tullnerfeld. Und mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember ist schließlich die Vollinbetriebnahme der neuen Weststrecke gelungen.

Ein äußerst ambitioniertes Ziel war erreicht, das einmal mehr nur durch den enormen Einsatz der ÖBB Mitarbeiter:innen in die Tat umgesetzt werden konnte. Auf der gesamten Strecke mussten

unterspülte Gleise repariert und kaputte Weichen ausgetauscht werden. Im Lainzer Tunnel und im Knoten Hadersdorf mussten betriebswichtige Anlagen gewartet oder ausgetauscht werden, ebenso im Atzenbrunner Tunnel.

Die neue „neue“ Weststrecke

Um das notwendige Material für die Weststrecke zu beschaffen, wurden die Ersatzteillager der ÖBB im ganzen Land buchstäblich auf den Kopf gestellt. Mancherorts konnten – unter Einhaltung aller hohen Sicherheitsstandards – temporäre Lösungen für die Inbetriebnahme gefunden werden.

An den Brennpunkten der Katastrophe wurde im Sieben-Tage-Betrieb und meist rund um die Uhr gearbeitet, um den Zeitplan einhalten zu können. Denn damit die Züge wieder mit bis

zu 230 Stundenkilometern durch den Atzenbrunner Tunnel fahren konnten, musste vorher die gesamte Sicherheitstechnik instand gesetzt werden. Dazu wurden unter anderem 16 Kilometer Kabel für die Stromversorgung und 1,4 Kilometer Hochspannungsleitungen ausgetauscht, 60 Kilometer Lichtwellenleiter neu verlegt und 4.000 Meter beleuchtete Handläufe neu montiert. Nach Abschluss der Arbeiten wurden alle Anlagen umfassend überprüft sowie Probe- und Testfahrten durchgeführt.

Der Bahnhof Tullnerfeld erwacht

Schritt für Schritt erwachte auch der Bahnhof Tullnerfeld wieder zum Leben. Die Bahnhofshalle wurde gereinigt und dank einer Notstromversorgung konnten die gesamte Technik und die Fahrgastinformation in Betrieb genommen werden. Pünktlich zur Aufnahme des Zugverkehrs am Bahnhof Tullnerfeld am 4. November waren auch wieder alle Bahnsteige über Treppen und Aufzüge erreichbar.

Trotzdem gab es weiterhin Einschränkungen. Teile des Bahnhofs wie Geschäfte und WC-Anlagen blieben

Fest steht, dass sich extreme Wetterereignisse häufen und die ÖBB mit ihren exponierten Anlagen besonders hart treffen.

TEAMLEISTUNG. An den Brennpunkten der Katastrophe wurde im Sieben-Tage-Betrieb und meist rund um die Uhr gearbeitet

wegen Bauarbeiten noch geschlossen. Als Ersatz wurden Snack- und Getränkeautomaten sowie andere notwendige Provisorien installiert.

Das Weihnachtswunder

Dass die Railjets der ÖBB ab 15. Dezember, also nur drei Monate nach der Katastrophe, wieder durch das Tullnerfeld gebraust sind, ist dennoch ein kleines Weihnachtswunder. Denn mittlerweile steht fest, dass das Hochwasser Millionschäden an der Infrastruktur verursacht hat. Eine genaue Abrechnung wird es erst nach Abschluss aller Arbeiten im Sommer 2025 geben.

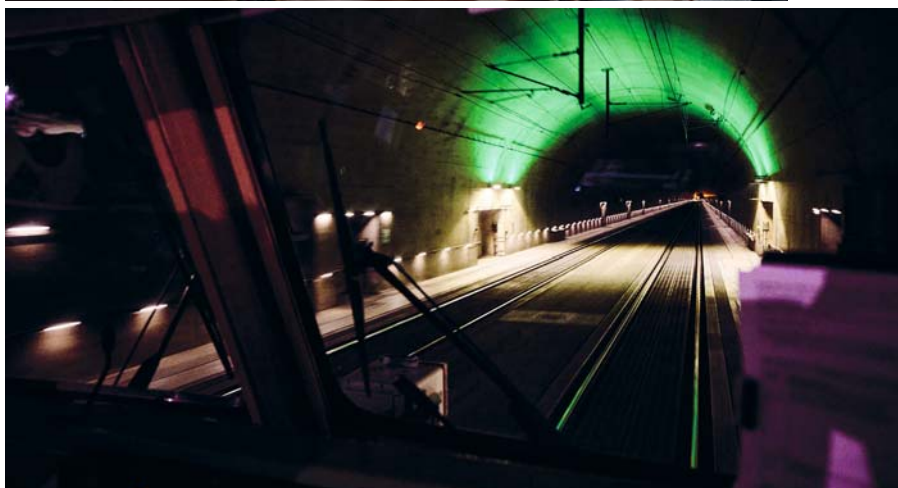
Neue Maßnahmen für neue Zeiten

Fest steht aber auch, dass sich extreme Wetterereignisse häufen und – so paradox es klingen mag – gerade eines der führenden Klimaschutzunternehmen Österreichs mit seinen exponierten Anlagen besonders hart treffen.

Die ÖBB haben daher eine interne Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die sich mit der Frage beschäftigt, wie die Infrastruktur noch widerstandsfähiger gegen potenzielle Naturgefahren gemacht werden kann.

Neben neuen Vorgaben für Infrastrukturausbauten und Klimachecks für Planungsprojekte sind auch neue Maßnahmen geplant, um besonders gefährdete Strecken noch besser zu schützen und die Resilienz der Infrastruktur weiter zu stärken. Dazu gehören Verstärkungen von Böschungen, Hochwasserschutzwände und sogenannte Portalschotten, um die Tunneleingänge bei Hochwasser verschließen zu können. Und schließlich wird in modernste Frühwarnsysteme investiert, um auf extreme Wetterereignisse wie im September 2024 künftig noch besser reagieren zu können.

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB5, LB14, LB20, LB23, LB25, LB73, LB173



WEIHNACHTSWUNDER. Dank des enormen Einsatzes aller Beteiligten konnte am 15. Dezember der Vollbetrieb auf der neuen Weststrecke wieder aufgenommen werden

Mit voller Kraft für ein stabiles Morgen

KRISENJAHR. Anhaltende Lieferverzögerungen, notwendige Bautätigkeiten im In- und Ausland und nicht zuletzt die Naturkatastrophen haben die ÖBB 2024 extrem gefordert. Dennoch wurde viel erreicht und der Weg in eine positive Zukunft konsequent fortgesetzt.

Nachdem ein Rekord an Fahrgästen und die Expansion im Güterverkehr die ÖBB 2023 bereits an ihre Kapazitätsgrenzen gebracht hatte, sollte 2024 das Augenmerk vor allem darauf gerichtet sein, die Qualität wiederherzustellen. Diese hat die ÖBB in den letzten Jahren nicht nur in Österreich so erfolgreich gemacht, sondern auch dafür gesorgt, dass sie in Europa und darüber hinaus zu den Topbahnen zählen. Der Fokus sollte dabei insbesondere auf den für die Kund:innen besonders wichtigen Themen Pünktlichkeit, Sauberkeit sowie Service liegen.

Die ÖBB sind für ihre Qualität bekannt. Das hat dazu geführt, dass sie in Europa zu den Topbahnen zählen.

Wetterschäden und Lieferverzögerungen

Den ersten Rückschlag für dieses Vorhaben mussten die ÖBB noch im Dezember 2023 hinnehmen. Gleich vier Railjets wurden bei einem Wintereinbruch durch herabfallende Oberleitungen beschädigt. Diese mussten in der Folge aus dem Betrieb genommen und in den ohnehin schon sehr belasteten Werkstätten repariert werden. Verschärft wurde diese Situation dadurch, dass acht neue Railjets, die längst hätten geliefert werden sollen, erst ab April 2024 zum Einsatz kommen konnten. Verbindungen mussten daher reduziert und im Februar eine Fahrplananpassung vorgenommen werden, um wieder mehr Zuverlässigkeit und Planbarkeit herzustellen.

Eine große Herausforderung waren auch die vielen Baustellen, die aber unvermeidbar sind. Vor allem die Pünktlichkeit hat gelitten. Sie betrug im Personenverkehr 2024 gesamt 93,6 Prozent. Während jedoch im Nahverkehr immerhin 94,3 Prozent der Züge pünktlich waren, kam der Fernverkehr

nur auf 78,2 Prozent. Ein Fünftel aller Verspätungen verursachten allein Züge aus Deutschland. Weiters ist mehr als ein Prozentpunkt im Fernverkehr auf die Hochwasserkatastrophe zurückzuführen.

Dennoch zählen die ÖBB weiterhin zu den pünktlichsten Bahnen in Europa. Zudem wurde eine Reihe von

Die Pünktlichkeit der ÖBB

2024 waren 93,6 Prozent der Züge im Personenverkehr pünktlich. Verspätungen wurden zu einem Drittel durch Verspätungen aus dem Ausland verursacht, zu einem Fünftel durch Züge aus Deutschland.

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung eingeführt. Dazu gehören die konsequente Erstellung von Abweichungsfahrplänen, das Kurzführen einzelner Züge auf österreichischer Seite

und das Vorantreiben der Digitalisierung der Schienenersatzverkehre (SEV) bei der Österreichischen Postbus AG.

Und dann kam Anett ...

Um die Jahresmitte wurden die Erfolge des Krisenmanagements sichtbar und eine Entspannung zeichnete sich ab. Doch dann brachte das Italien-tief „Anett“ Mitte September eine der



Für ein
stabiles Morgen

MEHRAUFWAND.

Lieferverzögerungen führten dazu, dass älteres Wagenmaterial länger eingesetzt werden musste, was den Instandhaltungsbedarf zusätzlich erhöhte.



QUALITÄT. Die ÖBB wollen ihren Fahrgästen ein besonderes Reiseerlebnis bieten, woran 2024 und in Zukunft hart gearbeitet wird

größten Flutkatastrophen in der österreichischen (Bahn-)Geschichte. Mit der Überflutung der neuen Weststrecke wurde das Rückgrat des Ost-West-Verkehrs und die wichtigste Verbindung des Landes stark beschädigt.

Wunder vollbringt man am besten selber

Doch gerade in dieser Situation zeigte sich, welche Qualität in den ÖBB steckt. Nur dank des unermüdlichen Einsatzes aller ÖBB Mitarbeiter:innen, die teilweise selbst privat massiv betroffen waren, gelang es, in kürzester Zeit Ersatzverkehre für Reisende zu organisieren und den Verkehr aufrechtzuerhalten (siehe dazu auch den Beitrag ab Seite 14).

Die Verbesserung der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge hat für die ÖBB Technische Services oberste Priorität.

Dass die neue Weststrecke am 15. Dezember 2024, nur drei Monate nach der Katastrophe, wieder in Vollbetrieb gehen konnte, war angesichts der Schäden ein Weihnachtswunder.

Ein Wunder, das sich die ÖBB und ihre Mitarbeiter:innen jedoch mit harter Arbeit selbst bereitet haben. Wichtig war auch, dass Probleme offen und ehrlich angesprochen worden waren – vor allem auch gegenüber den Kund:innen, die sich dadurch informiert fühlten und mehr Verständnis für die schwierige Situation aufbringen konnten.

Qualitätsoffensive bei Wartung

Lieferverzögerungen führten dazu, dass älteres Wagenmaterial länger eingesetzt werden musste, was den Instandhaltungsbedarf zusätzlich erhöhte. Das traf insbesondere die ÖBB-Technische Services-GmbH, die eine Reihe von Maßnahmen setzte, um Wartungsabläufe zu stabilisieren, Planbarkeit wiederherzustellen und Puffer für unvorhergesehene Einsätze zu schaffen.

Neben der auf neue Beine gestellten Planung wurde auch ein konti-

nuierliches Monitoring der Instandhaltungsprozesse in den Werkstätten eingeführt. Maßnahmen, die keine Zeit kosten, sondern Zeit sparen, weil mögliche Probleme früher erkannt und flexibler darauf reagiert werden kann.

Maßnahmen für höhere Verfügbarkeit

Die frühzeitige Identifikation von Schwachstellen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge hat für die ÖBB-Technische Services-GmbH oberste Priorität. Darüber hinaus setzen die Technischen Services verstärkt auf 3D-Druck, um Teile – wo möglich – selbst herstellen zu können. Eine weitere Qualitätsverbesserung bringt die modulare Wartung in Stilllagen, die bei allen neuen Zügen zum Standard wird.

Auch wenn wir uns das „Qualitätsjahr 2024“ völlig anders vorgestellt haben, war nicht alles negativ. Ein wichtiger Indikator, die Sicherheit, wurde konstant auf gutem Niveau gehalten. Und vor allem die Leistung unserer Mitarbeiter:innen hat sich jedenfalls ein Qualitätsgütesiegel in Gold verdient.



WILLKOMMEN. Die Mobilitätsdienste der ÖBB sind beliebter als je zuvor

Fahrgastrekord trotz Hochwasser

PERSONENVERKEHR. 2024 konnten die ÖBB im Personenverkehr erstmals mehr als eine halbe Milliarde Kund:innen begrüßen.

Mit insgesamt 511 Millionen Fahrgästen, davon 300 Millionen Bahnreisende, verzeichneten die ÖBB im Jahr 2024 einen neuerlichen Fahrgastrekord. Der Zuwachs wurde vor allem im Nahverkehr erzielt, der gegenüber 2023 ein Plus von zehn Prozent erreichte – angesichts der unwetterbedingten Einschränkungen im Herbst ein beachtliches Ergebnis.

Der Fernverkehr blieb im vergangenen Jahr mit 46 Millionen Kund:innen gegenüber 2023 stabil. Im Detail konnte der internationale Fernverkehr leicht zulegen, während der nationale Fernverkehr leicht rückläufig war. Im Nachtverkehr konnten die ÖBB 2024 mehr als 1,5 Millionen Fahrgäste begrüßen. Besonders beliebt sind die Nightjets der neuen Generation. Wo diese eingesetzt werden, steigt auch die Nachfrage deutlich.

Neue Züge für neues Wachstum

Im Jahr 2024 wurden 30 neue Fahrzeuge in Betrieb genommen. Davon waren sechs Nightjets, acht Railjets der neuen Generation und 16 Cityjet Desiro ML. Bis 2026 kommen über 120 neue Züge hinzu. Neben weiteren Rail- und Nightjets der neuen Generation wird der dreiteilige Desiro ML das Fernverkehrsangebot auf den inneralpinen Strecken verbessern. Ein Highlight wird auch der neue Doppelstockzug der ÖBB sein, der als Cityjet Doppelstock neu Anfang 2026 zum Einsatz kommen wird.

Insgesamt investieren die ÖBB bis 2030 mehr als 6,1 Milliarden Euro in den Ausbau und die Modernisierung ihrer Flotte. Eine wichtige Maßnahme, denn auch für 2025 erwarten die ÖBB ein ähnlich starkes Ergebnis. Im Dezember

wird zudem die Koralmbahn in Betrieb genommen. Damit einher geht die Einführung neuer InterRegio-Linien, die das Angebot im Fernverkehr um rund 30 Prozent erhöhen.

Postbus: doppelt nachhaltig

Wachsen soll auch die E-Flotte der Österreichischen Postbus AG. Von den derzeit 30 Bussen werden elf seit 2022 im Regionalverkehr im südlichen Weinviertel in Niederösterreich eingesetzt, in Vorarlberg sind ebenso 11 E-Busse als Überlandbusse unterwegs. Die restlichen sind vor allem als Citybusse und in Kooperation mit den Gletscherbahnen Kaprun auch als E-Skibusse im Einsatz. Als erstes Busunternehmen Österreichs betreibt die Österreichische Postbus AG außerdem fünf Wasserstoffbusse, die im Überlandverkehr in Villach zum Einsatz kommen und deren Anzahl auf bis zu 36 Busse ausgebaut werden soll.

Wie wichtig der Postbus für die nachhaltige Sicherung der Mobilität in Österreich ist, hat das Jahrhunderthochwasser im September 2024 gezeigt. Da die Zahl der kurzfristig bestellten Schienenersatzverkehre (SEV) zunimmt, hat der Personenverkehr gemeinsam mit der ÖBB INFRA den SEV auf neue Beine gestellt: Vom Auftreten einer Störung im Zugverkehr über den Abruf einer SEV-Leistung bis hin zur Bereitstellung und künftig auch Abrechnung wurde der gesamte Prozess automatisiert. Zudem können in Zukunft Echtzeitinformationen direkt in die ÖBB Fahrplanauskunft Scotty eingespeist werden. Weiters wurde eine neue SEV-Leitstelle vor Ort in die Verkehrsleitstelle der ÖBB-Personenverkehr AG integriert, die 24/7 besetzt ist. Dadurch verkürzen sich die Abstimmungswege und die Busse sind schneller einsatzbereit.

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB5, LB10, LB14, LB16, LB18, LB24,



EIGENTRAKTION. Seit letztem Jahr ist die RCG in 14 Ländern in Eigentraction unterwegs

Nachhaltiges Rückgrat der europäischen Wirtschaft

RAIL CARGO GROUP. Trotz schwierigster Bedingungen konnte sich die RCG als verlässlicher Partner der Wirtschaft behaupten.

Das abgelaufene Jahr war für die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) vor allem von der anhaltend schlechten Wirtschaftslage und der damit verbundenen Nachfrageschwäche im Güterverkehr geprägt. Hinzu kam ein verschärfter Wettbewerb mit dem Lkw, der von günstigeren Energiekosten und hohen freien Kapazitäten profitierte. Trotzdem gelang es der RCG ergebnisseitig auf Kurs zu bleiben. Doch dann kam zusätzlich zu einer konjunkturellen Schwäche im zweiten Halbjahr das Hochwasser, das von einem Tag auf den anderen ganze Lieferketten außer Kraft setzte und die Bilanz verregnete.

Hochwasser trifft Versorgung

In Österreich waren nicht nur alle Hauptverkehrsachsen, sondern zahlreiche Anschlussbahnen überflutet. Auch in Polen, Tschechien, Rumänien und Ungarn

waren ganze Korridore aufgrund von Hochwasser und Schlammlawinen nicht mehr befahrbar.

Die gute Nachricht: Die Versorgung für RCG-Kunden konnte aufrechterhalten werden. Großräumige Umleitungen bis hin zu Ausweichrouten über andere Länder sowie Umfahrungen der Hochwassergebiete auf der Straße machten das Unmögliche möglich. Sogar die Rübenenernte konnte trotz des Ausfalls der dafür essenziellen Bahnstrecke durch das Tullnerfeld gerettet werden. Die RCG hat sich auch in dieser Krise wieder als verlässliches und nachhaltiges Rückgrat der europäischen Wirtschaft bewiesen.

Expansion und Innovation

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen ist es der RCG gelungen, ihre Position weiter auszubauen. Mittlerweile

wurde das Eigentraktionsnetzwerk bereits auf 14 europäische Länder ausgedehnt. So konnte Ende Mai der Erwerb des niederländischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Captrain Netherlands B.V. abgeschlossen werden. In Serbien folgte nach der Gründung einer Traktionsgesellschaft 2023 die Gründung einer gemeinsamen Speditionsgesellschaft mit Transfera d.o.o., dem zweitgrößten serbischen Speditionsunternehmen.

Ein weiteres Highlight ist die Zusammenarbeit mit Transporeon. Mit der führenden Transportmanagementplattform Europas konnte erstmals eine nahtlose Integration von Bahntransporten realisiert werden. Eine Verlagerung von Straßentransporten auf die nachhaltige Schiene ist somit so niederschwellig wie noch nie und für die Verlagerer auf derselben Benutzungsoberfläche mit nur wenigen Klicks möglich. Für diese Innovation erhielten RCG und Transporeon im vergangenen Jahr sowohl den „Österreichischen Logistikpreis“ als auch den international renommierten „Supply Chain Excellence Award“.

Nachhaltig in die Zukunft

Auch für ihr nachhaltiges Engagement wird die RCG regelmäßig ausgezeichnet: So erzielte die RCG wiederholt gute Ergebnisse beim weltweit bedeutenden „Carbon Disclosure Project“-Rating. Und beim internationalen UIC-Rating landet die RCG weit über dem Branchen-Durchschnitt. Für 2025 erwarten Wirtschaftsforscher:innen weiterhin nur eine moderate Entwicklung. Die RCG sieht dennoch mittel- bis langfristig Wachstumspotenziale – vor allem in der Erweiterung des Produktportfolios und attraktiven Bahnlogistikkonzepten für Transporte, die heute auf der Straße fahren. Erfolgsentscheidend dabei sind anhaltende Investitionen in Digitalisierung und innovatives Rollmaterial.

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB4, LB7, LB11, LB14, LB17, LB19, LB25



RAHMENPLAN. Bis 2029 werden 21,1 Milliarden Euro in neue Strecken und Bahnhöfe investiert

Bauen für die Bahn von morgen

INFRASTRUKTUR. Trotz Schäden in Millionenhöhe konnten die ÖBB auch 2024 ihr Modernisierungs- und Ausbauprogramm fortsetzen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG (ÖBB INFRA) ist für rund 5.000 Kilometer Streckennetz, mehr als 6.600 Brücken, 259 Tunnel und über 1.000 Bahnhöfe und Haltestellen in Österreich verantwortlich. Dementsprechend war die ÖBB INFRA von den extremen Wetterereignissen des vergangenen Jahres mit Schäden in Millionenhöhe betroffen. Zugleich wurde das Modernisierungs- und Ausbauprogramm fortgesetzt, um auch in Zukunft eine sichere und pünktliche Schieneninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr zur Verfügung stellen zu können.

Allen voran die Südstrecke, auf der 100 große und kleine Projekte realisiert werden, damit ab 2030 die Züge von Wien nach Klagenfurt in 2 Stunden 40 Minuten und schon ab Dezember 2025 von Graz nach Klagenfurt in 45 Minuten fahren können. Dazu werden

200 Kilometer Bahnlinie modernisiert, 170 Kilometer neu gebaut sowie 80 Kilometer neue Tunnel und 150 neue Brücken errichtet.

Letzte Schritte am Semmering

Eines der größten Projekte auf dem Weg dorthin ist der Semmering-Basistunnel, für den Ende November 2024 der letzte Meter Tunnel gegraben wurde und damit der Vortrieb abgeschlossen werden konnte. Parallel dazu läuft seit 2020 der Innenausbau. Der letzte Schritt ist die bahntechnische Ausrüstung, mit der im Sommer 2025 begonnen wird.

Im November 2024 wurden auch die Arbeiten an der 130 Kilometer langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt nach 27 Jahren Bauzeit planmäßig beendet. Doch bevor hier die ersten Züge rollen, wird noch einige Monate getestet,

gemessen, geübt und geschult. Insgesamt stehen im Jahr 2025 mehr als 70 Testfahrten und rund 15.000 Testkilometer auf dem Programm. Gleichzeitig wird das Zugsicherungssystem Tests unterzogen und alle Objekte entlang der Strecke auf verschiedene Einflüsse überprüft.

Nach Abschluss der Arbeiten am Bahnhof Westteiermark verfügt der größte Bahnhofsneubau der Koralmbahn über neun Gleise und 450 Park & Ride-Plätze. Zusätzlich wird es eine Anbindung an das Radwegenetz, Infrastruktur für E-Mobilität und Zufahrtsflächen für Busse und Taxis geben. Bereits im Oktober wird der Güterverkehr auf der neuen Hochleistungsstrecke aufgenommen. Ab 14. Dezember 2025 heißt es dann auch für den Personenverkehr auf der Koralmbahn „Bahn frei“.

Investitionen in die Zukunft

Insgesamt investieren die ÖBB bis 2029 laut aktuellem Rahmenplan 2024 bis 2029 21,1 Milliarden Euro, um die Schieneninfrastruktur fit für die Zukunft zu machen. Neben der Südbahn liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung des Verkehrsangebots in der am stärksten wachsenden Region Österreichs. In Niederösterreich, Wien und dem Burgenland werden allein 2025 mehr als 1,2 Milliarden Euro für Planungen, Reinvestitionen sowie Neu- und Ausbauten aufgewendet.

Aber auch entlang der Weststrecke wird weiter in ein leistungsfähiges Streckennetz investiert, zudem sollen 2025 die Sanierungsarbeiten an der Weststrecke durch das Tullnerfeld nach dem Jahrhunderthochwasser abgeschlossen werden.

Zusätzlich zu den Neu- und Ausbauten fließen bis 2029 weitere 4,7 Milliarden Euro österreichweit in die laufende Instandhaltung, um die Qualität der Schieneninfrastruktur nachhaltig zu sichern.

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB4, LB8, LB12, LB14, LB17, LB19, LB23, LB26, LB31

»Das Jahr 2025 wird ein Gamechanger«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Manuela Waldner über die Bahn im Jahr 2040, die großen Herausforderungen des vergangenen Jahres und die Aussichten für die nahe Zukunft.

MANUELA WALDNER UND ANDREAS MATTHÄ.

Bevor wir das Geschäftsjahr 2024 Revue passieren lassen, wagen wir einen Blick in die Zukunft. Wie wird die Bahn im Jahr 2040 aussehen?

ANDREAS MATTHÄ: Vieles, was unerreichbar scheint, wird 2040 erreicht sein, die Verkehrswende wird Realität. Die Bahn ist das Rückgrat der europäischen Mobilität – schneller, vernetzter und zuverlässiger als je zuvor. Auf vielen Strecken wird die Bahn das Flugzeug als bevorzugtes Verkehrsmittel ablösen, denn moderne Hochgeschwindigkeitszüge überzeugen durch lückenlose digitale Vernetzung und höchste Pünktlichkeit. Im Güterverkehr werden Güterzüge ohne Grenzaufenthalt von den Seehäfen tief ins europäische Hinterland unterwegs sein – effizient, klimafreundlich und planbar. Möglich wird dies durch eine enge europäische Zusammenarbeit und die konsequente Umsetzung des gemeinsamen transeuropäischen Schienennetzes TEN-T.

Wie schnell werden wir 2040 unterwegs sein?

MATTHÄ: Im Jahr 2040 wird sich die Reisezeit zwischen vielen europäischen Großstädten dank eines weitgehend ausgebauten und hochmodernen Schienennetzes deutlich verkürzen. Geschwindigkeiten von 250 Stundenkilometern werden normal sein. Von Wien nach München beispielsweise wird man nur noch etwa 2,5 Stunden brauchen, heute sind es rund vier.

Frau Waldner, welche Schritte sind für diese Vision notwendig?

MANUELA WALDNER: Bevor wir diese Reisezeiten fahren können, müssen wir unsere Infrastruktur „auf Schiene“ bringen. Die Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 ist

der erste Schritt. Das nächste große Projekt ist der Semmering-Basistunnel, wo wir gerade den finalen Durchschlag gefeiert haben. Und dann haben wir als letztes großes Tunnelprojekt den Brenner-Basistunnel im aktuellen Bauprogramm. Die Verbesserung der Mobilität bis 2040 geht für uns aber weit über schnellere Bahnverbindungen hinaus. Mobilität beginnt vor der eigenen Haustür, und das führt uns zu innovativen Konzepten der Mikromobilität. Heutige Sharingangebote wie Postbus Shuttle oder Rail&Drive werden in Zukunft durch autonom fahrende Fahrzeuge ergänzt. Diese digitale Vernetzung wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum steigern.

Apropos Digitalisierung: Wie wird sie die Zukunft der ÖBB verändern?

WALDNER: Die Digitalisierung wird die ÖBB in den nächsten Jahren grundlegend verändern: Unser Hauptfokus liegt darauf, unsere Infrastruktur und unsere Prozesse digital abzubilden – im sogenannten „Digitalen Zwilling“. Infrastrukturseitig werden neue Bauprojekte virtuell geplant und alle Bau- und Anlagen-details im dazugehörigen Datenmodell hinterlegt. Wenn also beispielsweise im Zuge einer Wartung ein Ersatzteil benötigt wird, kann dieses in Zukunft vor Ort per Tablet bestellt werden. Als Beispiel für den „Digitalen Zwilling“ der Betriebsführung steht unter anderem das Projekt ARP – Automated Resource Planning. Hier geht es darum, unsere Fahrzeugumläufe, Schichtpläne und Wartungsarbeiten integriert zu planen. Das machen wir, damit wir unser fahrendes Personal und unsere Flotten bestmöglich aufeinander abstimmen und so beides optimal einsetzen. Unser Ziel ist es, den Fahrplan 2027 bereits



Der Vorstand der ÖBB-Holding AG im 23. Stock der Unternehmenszentrale im Gespräch über ein erfolgreiches, aber bewegtes Jahr 2024

vollständig in ARP zu planen und abzufahren. Darüber hinaus kommunizieren Fahrzeuge und Systeme des Bahnbetriebs über das Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) zukünftig stärker miteinander. Damit können wir in kürzerer Taktung sicherer auf unserem Netz unterwegs sein. Die Bahn hat auf jeden Fall eine spannende Zukunft vor sich.

Herr Matthä, wie erinnern Sie sich an den ersten Tag des Hochwassers und ab wann war Ihnen das Ausmaß klar?

MATTHÄ: Dieser Freitag war tatsächlich eine Jahrhundertkatastrophe. Noch nie haben wir so massive Schäden durch extreme Wetterereignisse erlebt. Gleise wurden unterspült, Tunnel überflutet, die Weststrecke wurde großflächig zerstört. Das Paradoxe daran ist, dass ausgerechnet die Bahn als wichtiges Klimaschutzunternehmen zu einem Opfer der Klimakrise wurde und solche Extremwetter zum neuen „Normal“ werden.

Frau Waldner, was haben Sie aus der Krise gelernt?

WALDNER: Das Hochwasser hat uns die verwundbaren Punkte im System Eisenbahn gezeigt, unsere Infrastruktur muss widerstandsfähiger werden. Wir müssen den Schutz beim Bauen

und Modernisieren neu denken, bestehende Normen gemeinsam mit dem Gesetzgeber überarbeiten und unsere Projekte überprüfen. Derzeit beschäftigt sich eine ÖBB-interne Arbeitsgruppe mit Naturgefahren und der Frage, wie wir die Infrastruktur noch resilienter machen können. Das heißt, wir reagieren nicht nur auf Katastrophen – wir handeln vorsorglich, damit die Bahn auch in Zukunft sicher und zuverlässig bleibt.

Herr Matthä, Sie hatten 2024 zum Jahr der Qualität ausgerufen. Wie gut ist das gelungen?

MATTHÄ: Unser enormes Wachstum, die vielen Baustellen und eine ambitionierte Planung in Kombination mit fehlendem Rollmaterial haben uns ein wenig aus der Spur gebracht. Erschwerend kam dann noch die Hochwasserkatastrophe hinzu, weshalb wir bei der Pünktlichkeit im Jahresergebnis Luft nach oben haben. Pünktlichkeit ist aber nur ein Qualitätsindikator von vielen. An erster Stelle steht für uns die Sicherheit. Und hier konnten wir die Leistung konstant auf einem guten Niveau halten.

Stichwort Pünktlichkeit: Wie pünktlich waren die ÖBB 2024?

MATTHÄ: Da treffen Sie einen wunden Punkt, denn das Hochwasser hat unsere Pünktlichkeitsstatistik ordentlich durcheinandergewirbelt. Neben Unwettern sind Verspätungen zu einem Drittel auch Verspätungen aus dem benachbarten Ausland geschuldet. Im Personenverkehr haben wir mit 93,6 Prozent Pünktlichkeit unser Ziel von 95,8 Prozent leider nicht ganz erreicht. Im Detail waren 78,2 Prozent der ÖBB Züge im Fernverkehr und 94,3 Prozent der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich. Berücksichtigt man das

»Es ist wirklich ein Highlight, so viele Fahrgäste verzeichnen zu dürfen – sechs Jahre früher als geplant.« ANDREAS MATTHÄ



MANUELA WALDNER. „Die wirtschaftliche ‚Großwetterlage‘ 2024 war in Österreich und in weiten Teilen Europas eine besondere Herausforderung, speziell im Güterverkehr“

Hochwasser, wären wir im Fernverkehr um einen guten Prozentpunkt besser. Nichtsdestotrotz werden wir alle Stellschrauben, an denen wir selbst drehen können, in Gang setzen und weiter an der Verbesserung unserer Pünktlichkeit arbeiten.

Wie haben sich diese Herausforderungen auf das finanzielle Ergebnis ausgewirkt?

WALDNER: Leider hatten wir mit einigen Herausforderungen zu kämpfen. Wir mussten altes Rollmaterial länger einsetzen, weil die neuen Züge wegen Lieferverzögerungen nicht rechtzeitig zur Verfügung standen. Das hat nicht nur zu höheren Produktionskosten geführt, sondern auch dazu, dass wir den Fahrplan ausdünnen mussten und Verkehre nicht wie bestellt durchführen konnten. Am meisten getroffen hat diese Verkettung unglücklicher Umstände unsere Fahrgäste, die in überfüllten Zügen standen oder von Zugausfällen betroffen waren. Wir haben eine Vielzahl an Sofortmaßnahmen zur Stabilisierung eingeleitet, wovon unsere Kund:innen rasch profitieren konnten. Zumindest bis das Hochwasser unseren Fahrplan ausgehebelt hat.

Und wie haben sich die Rahmenbedingungen im Jahr 2024 auf den Güterverkehr ausgewirkt?

WALDNER: Die wirtschaftliche „Großwetterlage“ 2024 war in Österreich und in weiten Teilen Europas eine besondere Herausforderung, speziell im Güterverkehr. Die heimische Wirtschaft schrumpft das zweite Jahr in Folge und entsprechend war die Nachfrage nach Schienengütertransporten geringer. Eine schwache Automobil- und Bauindustrie sind weitere Gründe für stagnierende Transportvolumina. Im Kampf um diese Volumina steht die RCG im Wettbewerb mit dem Lkw, der von günstige-

ren Produktionsbedingungen profitiert, aber auch mit anderen Güterbahnen. Die Vielzahl an Baustellen wie zum Beispiel die Tauernsperre in Österreich oder die Komplettsperren für die Generalsanierung ausgewählter deutscher Hochleistungsstrecken zwingen den Güterverkehr darüber hinaus in lange Umleitungen, die nicht 1:1 an die Kunden weitergegeben werden können. Im September kam das

Hochwasser, das uns buchstäblich die Bilanz verregnet hat. Die Schäden in Österreich und in den Nachbarländern waren enorm. Zu Beginn konnten europaweit mehr als 1.000 unserer Güterzüge nicht fahren. Alles in allem ist es uns dennoch gelungen, die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten und sogar ein leichtes Umsatzwachstum zu erzielen, worauf ich sehr stolz bin.

Deutlich besser lief es im Personenverkehr, wo die ÖBB trotz aller Widrigkeiten einen neuen Fahrgastrekord verzeichnen und erstmals die 500-Millionen-Marke überschreiten konnten. Wie war das möglich?

MATTHÄ: Es ist wirklich ein Highlight, so viele Fahrgäste verzeichnen zu dürfen – sechs Jahre früher als geplant. Das Wachstum ist das Ergebnis von attraktiveren Angeboten, kürzeren Reisezeiten, mehr Verbindungen und modernen Zügen. Zudem hat das Klimaticket den Zugang zur Bahn erleichtert und das Bewusstsein für die Umwelt gestärkt. 2023 hatte uns der Fernverkehr den Fahrgastrekord beschert, ein Jahr darauf waren es die Fahrgäste im Nahverkehr, die uns mit einem Plus von rund zehn Prozent buchstäblich die Türen eingerannt haben.

Aber wenn Bahnboom auf Baustellen trifft, ist das für die Fahrgäste ernüchternd. Was tun Sie dagegen?

MATTHÄ: Wir investierten alleine 2024 laut Rahmenplan 3,2 Milliarden Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur. Wir wissen, dass Baustellen für unsere Fahrgäste belastend sind. Diese aber aufzuschieben, würde langfristig zu massiven Problemen führen. Deshalb setzen wir verstärkt auf frühzeitige Kommunikation und denken Baustellen und Ersatzmaßnahmen von Anfang an zusammen. Wir müssen auch Prioritäten setzen: Nicht alles kann gleichzeitig passieren – wir achten darauf, unseren Kund:innen nicht zu viele Einschränkungen auf einmal zuzumuten.

Werfen wir einen Blick in das Jahr 2025. Welche Innovationen können wir von den ÖBB erwarten?

MATTHÄ: 2025 wird mit der Eröffnung der Koralmbahn im Dezember ein Gamechanger für die ÖBB. Ein historisches Ereignis

»Die Digitalisierung wird die ÖBB in den nächsten Jahren grundlegend verändern.«

MANUELA WALDNER



ANDREAS MATTHÄ. „Die Eröffnung der Koralmbahn im Dezember 2025 wird eine neue Ära der Mobilität in Österreich einläuten“

nis, das eine neue Ära der Mobilität in Österreich einläutet. Wir erwarten einen ähnlichen Boom wie bei der Weststrecke, denn die neue Nord-Süd-Verbindung wird das Reisen in der Region revolutionieren. Zudem wird im Frühjahr 2025 der neue Bahnhof Weststeiermark fertiggestellt – ein moderner Verkehrsknotenpunkt mit neun Gleisen, großzügigen Parkmöglichkeiten und direkter Anbindung an das Radwegenetz und die E-Mobilitätsinfrastruktur. Schon im Februar haben wir unser neues Bonusprogramm „VorZUGspunkte“ gestartet, mit dem wir treue Bahnfahrer:innen belohnen. Damit wollen wir noch mehr Menschen für das umweltfreundliche Reisen mit der Bahn begeistern.

Ein Thema, das die ÖBB auch 2025 begleiten wird, ist der Generationenwechsel. Im vergangenen Jahr haben Sie mit den in Wien den „Job Shop“ eröffnet. War das ein Erfolg?

MATTHÄ: Durch vorausschauende Personalplanung und gezielte Maßnahmen gelingt es uns, talentierte neue Mitarbeiter:innen zu gewinnen. Im vergangenen Jahr haben wir mehr als 120.000 Bewerbungen erhalten, das zeigt, wie begehrt die ÖBB als Arbeitgeber sind. Der „Job Shop“ in Wien ist ein voller Erfolg – in den ersten acht Monaten haben wir dort fast 1.400 Bewerbungen erhalten. Was gut ist, denn unser Personalbedarf bleibt weiterhin hoch: Bis 2030 suchen wir jährlich mehr als 4.000 neue Mitarbeiter:innen – in unseren über 130 Berufen.

Wie gehen die ÖBB angesichts der notwendigen Budgetkonsolidierung mit den finanziellen Herausforderungen um?

WALDNER: Wir stehen vor einer Budgetkonsolidierung, zu der

auch wir als staatsnahes Unternehmen unseren Beitrag leisten werden. Gleichzeitig gibt es in Österreich ein starkes Bekenntnis zu einer modernen Schieneninfrastruktur. In den kommenden Jahren müssen wir effizient arbeiten und unsere Investitionen sorgfältig steuern.

Interview online



Das Interview
„Zukunft Bahn
2040“ mit Andreas
Matthä und

Manuela Waldner ist **online
als Video verfügbar** unter
bericht.oebb.at/2024/interview

Zum Abschluss: Welches sind die wichtigsten Maßnahmen, die Sie 2025 anpacken werden, um Ihrer Zukunfts-vision der Bahn 2040 einen Schritt näher zu kommen?

MATTHÄ: 2025 ist das Jahr, in dem wir uns auf unsere operative Performance konzentrieren und uns als Team ÖBB auf den deutlichen Wachstumssprung mit der Eröffnung der Koralmbahn zum Fahrplanwechsel vorbereiten. Parallel dazu arbeiten wir mit Hochdruck an unseren Bauprojekten. Wir blicken also in die Zukunft und werden natürlich den Generationswechsel weiterhin mit größter Sorgfalt gestalten.

WALDNER: Dem kann ich mich nur anschließen. 2025 geht es vor allem darum, mit voller Kraft für ein stabiles Morgen zu arbeiten. Wir müssen sicherstellen, dass wir genügend Personal und Rollmaterial haben, um die Bedürfnisse unserer Kund:innen zu erfüllen. Gleichzeitig arbeiten wir an der Instandhaltung und der Belastbarkeit unserer Systeme. Wenn wir diese Grundlagen schaffen, sind wir bereit für noch mehr Nachfrage im Personen- und Güterverkehr.

Vielen Dank für dieses Gespräch!

Was sind deine Pläne und welche Chancen bietet dir deine Lehre bei den ÖBB?



Wir werden sehr gut auf die Arbeit vorbereitet und der soziale Dienst oder der **Lehrlingsjahrgangssprecher** hat immer ein offenes Ohr für uns. //

Frederik, Mechatronik & Automatisierungstechnik
Lehrling, ÖBB Infrastruktur



Büroarbeit ist nichts für mich – ich will etwas Handwerkliches machen. Bei den **ÖBB** gibt es täglich etwas Neues. //

Vanja, Maschinenbautechnikerin Lehrling,
ÖBB Infrastruktur



Ich bin überrascht von der Vielfalt an Fertigungstechniken, die wir hier auf älteren, aber auch ganz neuen Maschinen lernen. //

Christopher, Maschinenbautechniker
Lehrling, ÖBB Infrastruktur

Ich möchte nach meiner Lehre auf jeden Fall bei den ÖBB bleiben und sehen, was am besten zu mir passt. **Vielleicht werde ich ja irgendwann Lokführerin.**

Annika, Maschinentechnikerin Lehrling, ÖBB Infrastruktur



Zu den Videos:
bericht.oebb.at/2024/ausbildung

Corporate Governance

Corporate Governance Bericht*

Der ÖBB Konzern bekennt sich zum Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK) 2017 und erstellt einen Gesamtkonzernbericht entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns. Neben einem allgemeinen Teil beinhaltet dieser Bericht vier Kapitel: ÖBB-Holding AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG – jeweils einschließlich angeführter Beteiligungen. Die Veröffentlichung des Gesamtberichts erfolgt auf der Internetseite der ÖBB.

Anmerkungen

- Bei den Ausführungen zu den Mitgliedern der Geschäftsleitungen und der Überwachungsorgane erfolgt keine Anführung akademischer Titel. Alle angegebenen Daten beziehen sich grundsätzlich auf den 31.12. des Berichtsjahres.
- Den Kapitalvertreter:innen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB Konzernunternehmen (ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und Dienstnehmer:innen von ÖBB Konzernunternehmen) gebührt eine Vergütung im Ausmaß und Umfang der Ausführungen bei den jeweiligen Gesellschaften. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrats Bundesbeamtinnen oder -beamte sind, werden deren Vergütungen (ausgenommen Sitzungsgelder) auf das Konto des Bundesministeriums für Finanzen überwiesen. Dies betraf im Berichtsjahr Herrn Herbert Kasser hinsichtlich seiner Funktionen in den Überwachungsorganen der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG bis Ende Mai. Über die Vergütungen hinaus erhalten Mitglieder eines Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen entsprechenden Nachweis ersetzt. Die Belegschaftsvertreter:innen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung.

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

- Die Vergütung der Unternehmensleitung beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt grundsätzlich im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2024 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2023. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.
- Grundsätzlich nehmen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen mit eigenen Anstellungsverträgen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil und es wird eine Unfallversicherung für den Versicherungsfall des Todes oder der dauernden Invalidität gewährt.
- In der Geschäftsordnung für die Geschäftsleitung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit der Geschäftsleitung geregelt. Darüber hinaus enthält die Geschäftsordnung Berichts- und Informationspflichten für die Geschäftsleitung. 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 nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht.
Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter konzern.oebb.at/cg2024 verfügbar.

Genderaspekte

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern. Im ÖBB Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen. Informationen zu Vorgaben und Maßnahmen hinsichtlich Gleichbehandlung, Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion im ÖBB Konzern finden sich im Konzernlagebericht Kapitel E.3 „Arbeitskräfte des Unternehmens“.

Entsprechenserklärung / Abweichungen

Der B-PCGK wird im ÖBB Konzern angewandt und nach Maßgabe der Ausführungen in diesem Bericht eingehalten. Sofern Abweichungen zu den Kodexregeln angeführt sind, ergeben sich diese primär aus der Organisationsstruktur des ÖBB Konzerns und werden entsprechend erklärt.

- 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.
- Einzelne Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr AG mit Sitz im Ausland haben derzeit den B-PCGK noch nicht implementiert. Weiters kann die Implementierung in einzelnen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria aufgrund nicht gegebener Anteilsmehrheit (keine Zustimmung der / des Miteigentümer/s) nicht umgesetzt werden.
- Für alle Konzerngesellschaften besteht eine Haftpflichtversicherung für die 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 infolge der wenigen Anbieter schwer umsetzbar wäre und zu einer starken Verteuerung der Prämienaufwendungen führen würde.
- Hinsichtlich der variablen Gehaltsbestandteile wurde beschlossen, dass außerordentliche Effekte, die sich aus sachlichen Gründen ergeben haben, wie insbesondere das Sturmtief Anett, bei der Beurteilung der Zielerreichung für das Jahr 2024 berücksichtigt werden können.
- Bei der Rail Cargo Logistics Austria GmbH, der ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., der Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o. und der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH war der Aufsichtsrat zum Stichtag 31.12.2024 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 Anteilseigner:innenversammlung 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 Gesellschafter:innenversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands- / Geschäftsführungsmitglieder beziehungsweise Prokurist:innen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

Externe Überprüfung des Berichts

Gemäß Regel 15.5 wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. im Jahr 2022 eine externe Überprüfung der Einhaltung der Regelungen des Kodex durchgeführt. Die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. bestätigte durch die im Rahmen der durchgeführten Tätigkeiten gewonnenen Erkenntnisse, dass der Corporate-Governance-Bericht 2022 mit den Bestimmungen des Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex übereinstimmt.

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

ÖBB-Holding AG

Vorstand

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2026
Manuela Waldner	1980	01.07.2023	30.06.2028

Keine externen Aufsichtsratsmandate oder vergleichbaren Funktionen.

Geschäftsverteilung

Andreas Matthä	Manuela Waldner
Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, 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	

Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

Vergütung der Unternehmensleitung (in TEUR)

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Andreas Matthä	531	169	700
Manuela Waldner	468*	96	564

* Es besteht eine Vereinbarung, dass 10 Prozent von den Fixbezügen an eine Pensionskasse einbezahlt werden.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name und Funktion	Geburtsjahr	Erstbestellung/ Erstentsendung	Ende Funktionsperiode
Andrea Reithmayer Vorsitzende bis 29.09.2024	1966	28.05.2020	29.09.2024
Brigitte Ederer Vorsitzende ab 03.10.2024	1956	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1961	29.06.2015	ordentliche Hauptversammlung 2025
Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden	1964	16.03.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Elfriede Baumann	1955	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Cornelia Breuß	1976	01.10.2024	ordentliche Hauptversammlung 2025
Markus Himmelbauer	1972	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Angela Köppl	1960	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Cattina Leitner	1962	09.02.2018	ordentliche Hauptversammlung 2025
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971	01.12.2011	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Robert Hofmann Belegschaftsvertreter	1979	26.11.2024	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976	10.04.2017	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964	25.04.2006	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Gerhard Siegl Belegschaftsvertreter	1969	31.01.2023	25.11.2024

Prüfungsausschuss:

Elfriede Baumann (Vorsitzende)
 Kurt Weinberger (Stellvertreter der Vorsitzenden)
 Herbert Kasser
 Andrea Reithmayer (bis 29.09.2024)
 Brigitte Ederer (ab 03.10.2024)
 Roman Hebenstreit (Belegschaftsvertreter)
 Andreas Martinsich (Belegschaftsvertreter)

Anzahl Sitzungen:

Aufsichtsrat (Sitzungen und Klausuren): 9 (5 ordentliche, 2 außerordentliche, 2 Klausuren)
 Präsidium: 5
 Prüfungsausschuss: 2

Auf der Suche nach 4.000 neuen Mitarbeiter:innen pro Jahr – wie geht's dem HR-Team?



Man merkt, dass die Kolleg:innen wirklich etwas bewirken wollen. Daher sehen wir uns im Recruiting auch an: Passt die Person gut ins Team und hat sie Teamgeist? Das ist uns wichtig. //

Pia-Valentina,
IT-Recruiting, ÖBB BCC



2025 besetzen wir rund 600 Lokführer:innen nach. Da heißt es für uns im Recruiting, **die Extrameile zu gehen, damit wir die passenden Talente finden.** //

Stefanie, Recruiting eisenbahnspezifische Funktionen, ÖBB BCC



Konstruktive Zusammenarbeit ist mir sehr wichtig: Dass jede und jeder Einzelne dazu beiträgt, dass man gerne in die Arbeit kommt. //

Gerhard,
Infra-Recruiting, ÖBB BCC

Wir sind stolz auf uns,
wenn wir **Heraus-
forderungen meistern
und dabei ausgegli-
chen und konstruktiv
bleiben** – und uns für
all das rüsten, was nicht
planbar ist. //

Juliane,
Psychologin, ÖBB BCC

Konzernlagebericht



Zu den Videos:
bericht.oebb.at/2024/auswahl

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB Konzern“). Dieser ist gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellen und wird unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht. Der Konzernabschluss zum 31.12.2024 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 31.12.2024 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren.

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.

A. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

A.1. Bericht über den Geschäftsverlauf

Struktur und Beteiligungen

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), welche 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 Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Personenverkehr AG“), Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (fortan „Rail Cargo Austria AG“) und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „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. Nach Außen ist sie für die Vermarktung aller ÖBB Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften durch, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB Konzern.

Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG sind die Ausübung der Anteilsrechte an den Tochtergesellschaften und zugleich 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 die Umsetzung des Angebots zuständig. Gemeinsam mit der Tochter Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (fortan „Österreichische Postbus AG“) koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die Rail Cargo Austria AG ist die international agierende Güterverkehrstochter der ÖBB-Holding AG. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (fortan „RCG“) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in zahlreichen weiteren europäischen Ländern präsent.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (fortan „ÖBB-Produktion GmbH“) 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 die Schieneninfrastruktur sowie 1.027 Personenbahnhöfe und Haltestellen. Die Immobilien werden von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH (fortan „ÖBB-Immobilienmanagement GmbH“, einer 100 %-igen Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG) verwaltet.

Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Wirtschaftsentwicklung

Entgegen den ursprünglichen Erwartungen befand sich die österreichische Volkswirtschaft im Jahr 2024 erneut in der Rezession. Nachdem das BIP (real) bereits im Jahr 2023 um 1,0 % gesunken war, betrug der Rückgang 2024 erneut 0,9 %. Zwar war nach dem rasanten Wachstum der Jahre 2021 und 2022 als Folge des Post-COVID-19-Aufschwungs mit einer kurzfristigen Abkühlung der Konjunkturentwicklung zu rechnen. Allerdings erwies sich die Flaute der heimischen Wirtschaft auch im europäischen Vergleich als besonders persistent.

So konnte die Eurozone immerhin ein leichtes Wachstum von 0,8 % verzeichnen. Auch in den Staaten Süd- und Osteuropas lag die BIP-Entwicklung 2024 durchwegs zum Teil sogar deutlich im Plus. Deutschland, Europas größte Volkswirtschaft, verharrte hingegen das zweite Jahr in Folge in einer Stagnation.¹ Zudem befindet sich die deutsche Industrie seit 2019 auf einer Talfahrt. Insbesondere die Automobilindustrie hat unter den Folgen einer verfehlten Transformationsstrategie in Bezug auf die Flottenelektrifizierung und dem Konkurrenzdruck chinesischer Produzenten zu kämpfen.² Zur wirtschaftlichen Flaute kamen noch die Turbulenzen rund um den Bundeshaushalt in Bezug auf Schuldenbremse und Sondervermögen hinzu. Das strenge, fiskalische Regime engt den Spielraum für wachstumsfördernde Investitionen ein. Deutschland hatte trotz Krise auch 2024 eines der niedrigsten Budgetdefizite in der EU.³

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten des ÖBB Konzerns 2023 bis 2025 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %, real)

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Welt	3,3	3,2	3,3	1,9	2,4	3,1
Eurozone	0,5	0,8	1,2	-2,1	-2,8	1,9
Österreich	-1,0	-0,9	0,6	0,2	-2,8	1,4
Ungarn	-0,8	0,7	2,1	-4,8	-3,4	3,6
Deutschland	-0,1	-0,1	0,6	-1,9	-4,5	0,8
Italien	0,8	0,5	0,9	-2,1	-3,1	1,3
Rumänien	2,4	0,8	2,8	-2,5	-1,6	3,2
Tschechien	0,0	1,0	2,8	-0,8	-1,3	2,9
Slowenien	2,4	1,4	2,7	-5,6	2,3	5,3
Bulgarien	2,0	2,2	2,9	-8,3	-3,8	6,3
Kroatien	3,1	3,5	1,8	-0,2	-2,6	2,5
Slowakei	1,6	2,0	1,7	1,5	1,6	3,7
Polen	0,1	2,7	3,3	-2,0	0,7	2,1
Griechenland	2,0	2,0	2,0	2,4	6,0	2,3
Serbien	2,5	3,5	4,5	2,7	-	-

Quelle: Statistik Austria, Oxford Economics, WIFO, IWF.

Die Industrierezession in Deutschland wirkte sich über die engen Verflechtungen der Zulieferindustrie entsprechend auch in Österreich aus. Trotz eines Rückganges von knapp 3,0 % in 2024 verlief die Entwicklung der heimischen Industrieproduktion im europäischen Vergleich und angesichts der allgemein schlechten Stimmung weniger dramatisch als in Deutschland. Anderswo war es bereits im Vorjahr zu teils drastischen Produktionsrückgängen gekommen. Für 2025 wird wieder mit einem leichten Wachstum jenseits von 1,0 % gerechnet, wobei Impulse vor allem vom Export in Märkte außerhalb der EU kommen sollen.

¹ IWF, Oxford Economics.

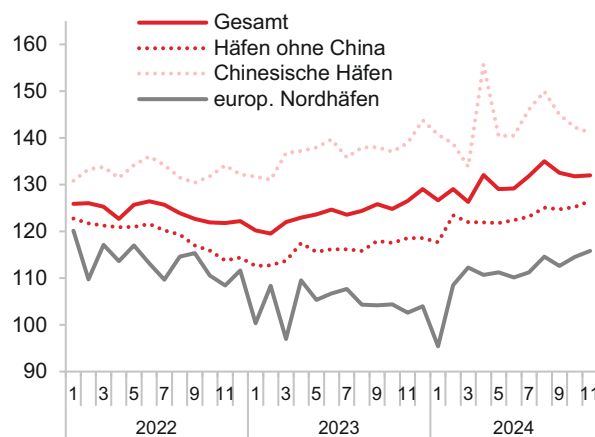
² Handelsblatt.

³ Handelsblatt.

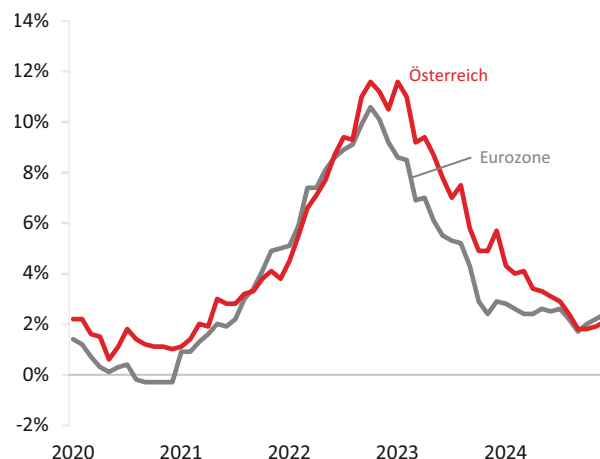
Insgesamt steht die Entwicklung der europäischen Wirtschaft im Zeichen einer Vertrauens- und Wettbewerbskrise. Zwar gingen die Energiepreise und damit die allgemeine Inflation im Laufe des Jahres kontinuierlich zurück. 2024 lag die Inflation im Jahresschnitt 2024 in der Eurozone bei 2,4 % und in Österreich bei 2,9 %. Gleichzeitig war der Preis für Erdgas in Europa im Schnitt weiterhin fünfmal so hoch wie in den USA, was insbesondere energieintensive Sektoren wie Chemie- und Stahlindustrie in Bedrängnis brachte.⁴ Auch bei den sogenannten Lohnstückkosten ist die Schere in der Entwicklung zwischen der Eurozone und den USA weiter aufgegangen – Grund sind die deutlichen Reallohnsteigerungen.⁵ Dennoch erwies sich der Privatkonsum als überraschendes Sorgenkind, vor allem auch in Österreich. Neben dem höheren Zinsniveau kann diese Entwicklung angesichts des verhaltenen Konjunkturausblicks wohl auch zu einem Gutteil mit einem „Vorsichtssparen“ begründet werden.⁶

Entwicklung von Containerumschlag und Inflation

Containerumschlag großer Seehäfen
RWI-ISL-Index 2015=100



Inflation
mntl. in % im Vergleich zu Vorjahresmonat



Quelle: investing.com, container-news, finanzen.at.

Während die europäische Wirtschaftsentwicklung 2024 also eher verhalten verlief, erwies sich die Weltwirtschaft vergleichsweise resilient gegenüber den multiplen geopolitischen Krisen und klimawandelbedingten Wetterkatastrophen. Große Preisschocks bei Öl und Gas blieben aus. Bei den Seetransportpreisen gab es insbesondere ab der zweiten Jahreshälfte auf gewissen Relationen, vor allem aus Fernost, zwischenzeitlich wieder eine Tendenz nach oben. Niveaus wie in den Zeiten der Lieferkettenkrise der Jahre 2021 und 2022 wurden jedoch bei Weitem nicht erreicht. Global betrachtet waren es vor allem die USA sowie die Schwellenländer Asiens, von denen wesentliche Wachstumsimpulse ausgingen. Auch in China zog das Wachstum im Laufe des Jahres an. Zwar wirkte die weiterhin schwache Binnennachfrage hemmend, jedoch wuchs die Industrieproduktion wieder. Diese Entwicklung war jedoch ausschließlich exportgetrieben. Insbesondere Europa bleibt das Ziel chinesischer Warenexporte, was sich auch in einer Erholung des Hafenumschlags bemerkbar machte.

Der Welthandel zeigt sich insgesamt von Krieg und Krisen unbeeindruckt, dennoch lässt sich mittlerweile die geopolitische Fragmentierung in neue Machtblöcke auch statistisch messen. So ist der Handel zwischen den westlich- und chinesisch- / russisch-orientierten Einflussphären stärker zurückgegangen als innerhalb der jeweiligen Blöcke.⁷ Für europäische Unternehmen bedeutet die zunehmende Abkehr vom Prinzip des regelbasierten Multilateralismus, sich in einem zunehmend protektionistischen Umfeld behaupten zu müssen. Beispiele für diese Entwicklung sind die Maßnahmen des sogenannten Inflation Reduction Act in den USA, die Sanktionen des Westens gegen Russland oder die EU-Zölle auf chinesische E-Fahrzeuge.

⁴ World Bank, Oxford Economics, EC 2024.

⁵ IWF.

⁶ WIFO.

⁷ IWF.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Die Wachstumskrise bringt auch das Budget der öffentlichen Hand unter Druck. Das österreichische Budgetdefizit betrug 2024 3,7 %, die Staatsverschuldung stieg auf 80,1 % des BIP.⁸ Seit 2016 werden die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Die eingeleitete Wende beim Leitzinssatz der EZB im vergangenen Jahr ist auch an den Anleihenmärkten nicht spurlos vorüber gegangen. Der sogenannte Hauptrefinanzierungssatz wurde in mehreren Schritten seit Juni 2024 von 4,5 % auf 3,15 % zu Jahresende gesenkt. Die umlaufgewichtete Durchschnittsrendite österreichischer Bundesanleihen sank im Jahr 2024 um 7,5 % im Vergleich zum Wert des Vorjahres. Mit 2,8 % hat sich der Wert aber deutlich von der Nahe-Null-Marke der Prä-COVID-Jahre entfernt.⁹ Entsprechend belastet der Schuldendienst auch das Budget. Die Bonität Österreichs bleibt zwar weiterhin hoch, mit Fitch hat aber erstmals eine maßgebliche Ratingagentur ihren Ausblick auf „Negativ“ gesenkt.¹⁰

Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die ÖBB analysieren laufend die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, um für das Unternehmen relevante Entwicklungen zu identifizieren und mitzugestalten.

Themenmanagement auf nationaler Ebene

Um die laufende Suche nach qualifizierten Mitarbeiter:innen für den öffentlichen Verkehr auch außerhalb der EU zu unterstützen, wurden nach intensiver Diskussion Berufe des öffentlichen Verkehrs, z. B. Buslenker:in und Verschieber:in durch das Arbeitsministerium auf die **Mangelberufsliste** gesetzt.

Angesichts der ab 2026 bevorstehenden Sperren von Hochleistungskorridoren in Deutschland, die für den österreichischen Personen- und Güterverkehr hohe Relevanz haben, galt es 2024, die rechtlichen Voraussetzungen für eine maximale Kapazitätsausschöpfung im österreichischen Bahnnetz zu schaffen. Mit der Novelle des **Eisenbahngesetzes** im Juli 2024 wurde erstmals eine Rechtsgrundlage zur Kapazitätsoptimierung durch sogenannte Systemtrassen geschaffen. Zusätzlich ermöglicht das Gesetz den Probebetrieb von neuen digitalen Betriebsanwendungen auf bestehenden Eisenbahnstrecken.

Im **Bereich Energie** waren die ÖBB 2024 weiterhin mit schwierigen Marktgegebenheiten konfrontiert. Die bestehende Strategie zum Ausbau erneuerbarer Energieträger für Bahnstromerzeugung wird intensiv weiterverfolgt. In diesem Bereich konnten keine wesentlichen Verbesserungen der rechtlichen Rahmenbedingungen erreicht werden. Weder das Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigungsgesetz (EABG) noch das neue Elektrizitätswirtschaftsgesetz (ElWG) wurden zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht.

Eine laufende Herausforderung im Lobbying stellt die nationale Umsetzung des **EU-Lieferkettengesetzes** für Österreich dar. Es gilt dabei, die seitens der EU gesetzten unklaren Rahmenbedingungen zu präzisieren, die Verpflichtungen für österreichische Unternehmen und Konzerne klar zu fassen und damit den Reportingaufwand überschaubar und klar zu gestalten.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs konnte im letzten Jahr eine **Anpassung des Förderregimes** beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (**UKV**) durchgesetzt werden. Das hat die wirtschaftliche Basis der Rail Cargo Austria AG positiv beeinflusst. Zusätzlich wurden – gemeinsam mit Industriellenvereinigung bzw. Wirtschaftskammer – eine Reihe von Informationsveranstaltungen durchgeführt, um Unternehmen über Angebote und Fördermöglichkeiten für den Umstieg vom Straßen- auf den Schienentransport zu informieren. Ein weiterer Erfolg für die Güterverkehrstochter der ÖBB wurde durch die Entwicklung und Lizenzierung eines standardisierten und qualitätsgesicherten **faltbaren Europaletten-Tauschrahmens** erreicht.

Für die langfristige Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in Österreich war die Entwicklung und Präsentation des **Zielnetz 2040** ein wichtiger Meilenstein. Dieser entstand in Zusammenarbeit von ÖBB-Infrastruktur AG und BMK und wurde im 1. Quartal 2024 der Öffentlichkeit präsentiert. Der breite Konsultationsprozess rund um das Zielnetz 2040 wurde durch einen Dialog auf Bundes- und Landesebene sowie mit den Sozialpartnern intensiv begleitet. Im Gegensatz zum Zielnetz 2025, das stark auf den Personenverkehr fokussierte, setzt das neue Zielnetz einen Schwerpunkt auf die Verbindung der für Österreich wichtigsten nationalen und internationalen Wirtschaftsräume und den Ausbau des Güterverkehrs.

⁸ WIFO.

⁹ OeNB.

¹⁰ OeBFA.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

ÖBB CEO Andreas Matthä führte 2024 bereits in seiner dritten Amtszeit den Vorsitz des **Europäischen Eisenbahnverbandes CER**. Ein Arbeitsschwerpunkt lag demnach wie auch im letzten Jahr auf der Steuerung der inhaltlichen Arbeit des Verbandes sowie der Koordination der Positionen der rd. 70 europäischen Mitgliedsunternehmen.

Im Juni 2024 wurde seitens der Europäischen Kommission der Entwurf der neuen **Beihilfeleitlinien für den Landverkehr** mit Fokus auf den Güterverkehr präsentiert. Die Europäische Kommission bekennt sich darin zur Notwendigkeit von Investitionsbeihilfen. Sie schlägt gleichzeitig aber neue, für die Schienengüterverkehrsunternehmen problematische Einschränkungen bei den Vorgaben für operative Beihilfen vor. Die ÖBB engagieren sich gemeinsam mit anderen Partnern im CER daher für wesentliche Nachschärfungen hinsichtlich Förderintensität und Administrierbarkeit.

Abgeschlossen werden konnte 2024 das Lobbying zum Vorschlag der Kommission „über die Wiederherstellung der Natur“ (**Nature Restoration**). Vorschläge, die zusätzliche Hürden für den Ausbau von Infrastrukturen gebracht hätten, konnten abgewendet werden. Sowohl der Ausbau der Bahninfrastruktur als auch der von erneuerbaren Energien wurden als Ausnahmen („Projekte im überwiegenden öffentlichen Interesse“) von strikteren Regelungen definiert.

Ebenfalls revidiert wurde 2024 die **EU-Verordnung** zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (**TEN-T**). Aus Sicht der ÖBB sind dabei sowohl die Einführung einer neuen Netzkategorie „erweitertes Kernnetz“ für die europäischen Transportkorridore in diese neue Kategorie als auch die Aufnahme der Pyhrn- und Tauernstrecke positiv hervorzuheben.

Ein weiteres wichtiges Dossier auf EU-Ebene beschäftigt sich mit der **Verbesserung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements** auf europäischer Ebene. Diese neue Verordnung ersetzt Verordnung 913 / 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Und sie ändert die Richtlinie 2012 / 34 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ab. Ihr Fokus ist die Verbesserung von nationalen und europäischen Prozessen, u. a. um mehr Kapazität auf bestehender Bahninfrastruktur zu schaffen. Der Kommissionsvorschlag wurde 2023 veröffentlicht. Aus ÖBB Sicht ist die Orientierung an Sektorinitiativen wie Timetable Redesign (TTR) positiv hervorzuheben. Abhängig von den Verhandlungen zwischen EU-Kommission, EU-Parlament und Rat wird der finale Gesetzestext für Ende 2025 erwartet.

Um den Güterverkehr zwischen Asien und Europa zu optimieren, beantragte die Rail Cargo Group im Jahr 2024 die Mitgliedschaft bei der **TITR-Allianz**. Die Trans-Caspian International Transport Route, auch als „Mittlerer Korridor“ bezeichnet, ist eine internationale Transportkooperation, die als Alternative zur nördlichen Route über Russland dient. Sie verbindet China mit Europa über Zentralasien und die Länder rund um das Kaspische Meer.

Marktumfeld

Personenverkehr

Das Jahr 2024 war das erste Jahr seit 2020, in dem die Wachstumsraten im Personenverkehr nicht mehr von Coronamaßnahmen beeinflusst waren. Dennoch war das Jahr von außergewöhnlichen Entwicklungen geprägt: Im ersten Halbjahr 2024 wuchs der Bahnpersonenverkehr wesentlich stärker als der motorisierte Individualverkehr. Diese Entwicklung wurde von der Hochwasserkatastrophe in Niederösterreich im Herbst gedämpft. Die Folgen dieses Ereignisses haben den Bahnpersonenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi stark und über Monate hinweg getroffen.

Über das Gesamtjahr 2024 ist der Personenverkehr auf Schiene und Straße bei stagnierendem Modalanteil ähnlich moderat etwas über 1,5 % gewachsen. Ohne das Hochwasserereignis hätte der Bahnpersonenverkehr sein Wachstum fortgesetzt und weitere Zugewinne beim Modalanteil erreicht.¹¹

Der Fernverkehr hatte bedingt durch Hochwasser und dessen Folgen mit Einbußen zu kämpfen, lag jedoch 2024 auch bedingt durch die starken Zuwächse in den Vorjahren etwa ein Sechstel über dem Vor-Corona-Niveau. Der vom Hochwasser nicht so stark beeinträchtigte Nahverkehr wuchs hingegen dynamisch im höheren einstelligen Prozentbereich. Der Bahnverkehr profitiert dabei unter anderem vom Klimaticket, dessen Nutzer:innenzahlen noch immer steigen und 2024 die Marke von 300.000 überschritten haben.¹²

¹¹ Europäische Kommission, Statistik Austria, ÖBB, ASFINAG, eigene Berechnungen.

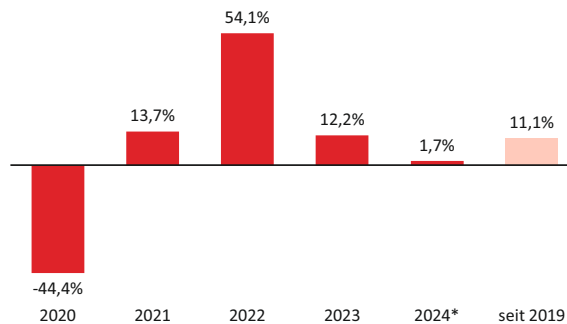
¹² ÖBB, WESTbahn, bmk, eigene Berechnungen.

Der Expansionskurs der WESTbahn, die mit Fahrplanwechsel 2023 / 2024 ihr Angebot bis nach Bregenz ausgeweitet hat, wurde auch im Herbst vom Hochwasser temporär beeinträchtigt. 2024 folgte die Ankündigung, den Betrieb auf weiteren Strecken aufzunehmen. Mit Jahresende fährt die WESTbahn von Bregenz auch weiter nach Lindau am Bodensee und von München weiter nach Stuttgart. Zudem nahm die WESTbahn auch den Betrieb auf der Strecke südlich von Salzburg bis nach St. Johann im Pongau auf.¹³

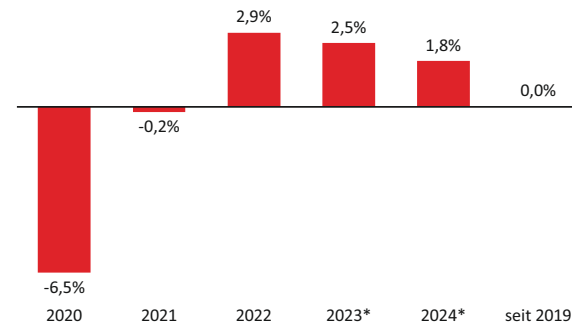
Im europäischen Vergleich verlief die Entwicklung des Bahnpersonenverkehrs heterogen. Die Bahnfahrgastzahlen der SBB stiegen im ersten Halbjahr 2024 moderat um 0,8 %. Der Personenverkehr der tschechischen Staatsbahn ČD wuchs im gleichen Zeitraum zwar um 3,2 %, jedoch lagen die Fahrgastzahlen auch in diesem Jahr noch immer um über 10,0 % unter dem Niveau von 2019.¹⁴ Die Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn wuchsen im ersten Halbjahr insgesamt um fast 5 %, aber bei den Absatztöchtern sehr unterschiedlich. In die Nahverkehrszüge von DB Regio stiegen fast 6 % mehr Kund:innen ein als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Im Gegensatz dazu ist der Fernverkehr der DB 2024 mit einer negativen Entwicklung der Fahrgastzahlen konfrontiert, einhergehend mit Auslastungs- und finanziellen Problemen. Dementsprechend hat die DB Maßnahmen zur Stabilisierung des Teilkonzerns angekündigt.¹⁵

Entwicklung der Personentransportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

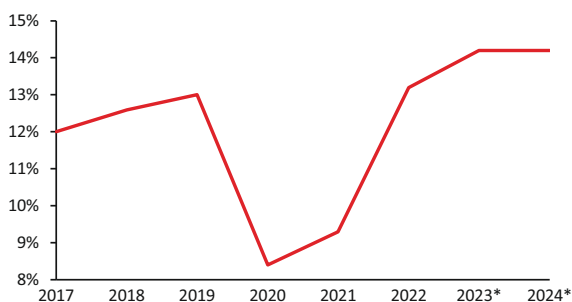
Bahnpersonenverkehr (jährliche Änderung in %)



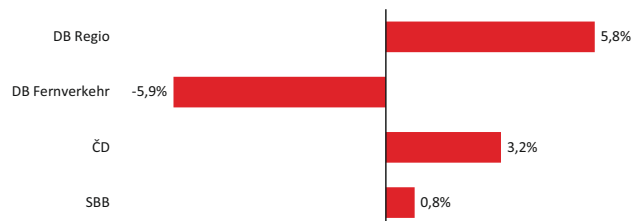
Motorisierter Individualverkehr (jährliche Änderung in %)



Modalanteil der Bahn (in % am motorisierten Landverkehr)



Fahrgastentwicklung des 1. Halbjahres großer europäischer Bahnen (Entwicklung zum Vorjahr in %)



* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Europäische Kommission, Statistik Austria, UIC, ÖBB, ASFINAG, DB, ČD, SBB, eigene Quellen und Berechnungen.

¹³ Der Standard.

¹⁴ SBB, ČD.

¹⁵ DB, Deutschlandfunk, Rail Business.

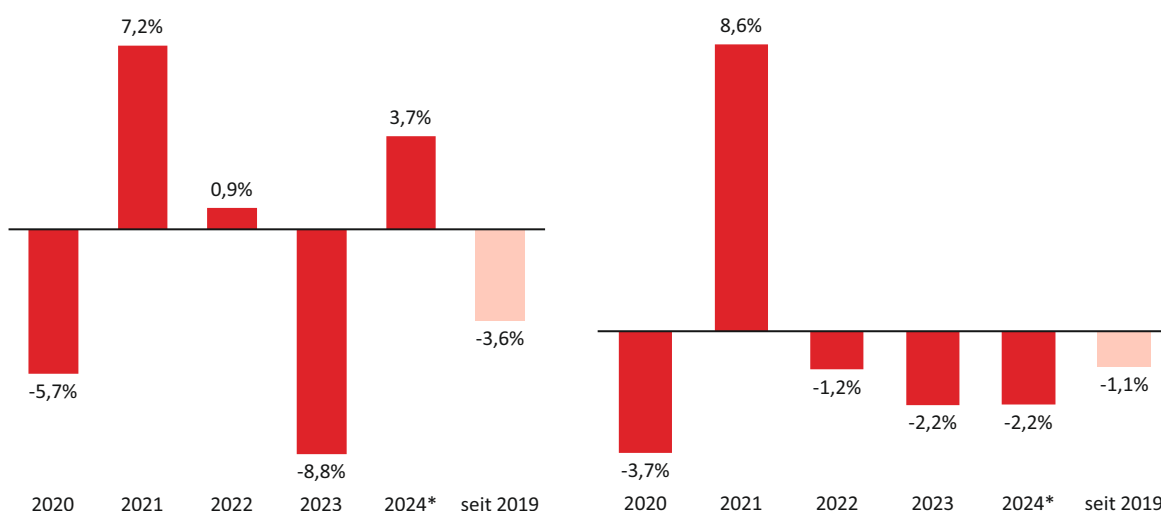
Güterverkehr

Der Modalanteil der Schiene am österreichischen Güterverkehr lag im Jahr 2024 bei 28,0 %. Das stellt einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert von 26,8 % dar. Diese Erhöhung ist vor allem auf den Rückgang der Transportleistung auf der Straße von 2,2 % zurückzuführen. Währenddessen stieg die Schienen-Transportleistung um 3,7 % auf rd. 20,4 Mrd. Tonnenkilometer. Diese Erholung des Modalanteils vom Allzeittief des Jahres 2023 ist allerdings noch keine Umkehr des langjährigen Trends fallender Schienen-Modalanteile.¹⁶

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)

Straßengüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen.

2024 begann zunächst als gutes Jahr für den Schienengüterverkehr in Österreich. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stieg die Transportleistung im 1. Halbjahr 2024 bei einer schwachen Ausgangslage 2023 um knapp 5 %. Profitiert haben dürfte die Schiene vor allem von der einsetzenden Erholung in energieintensiven Sektoren wie der Papier- und Chemieindustrie sowie beim Hafenhinterlandverkehr.¹⁷ Ab Mitte September 2024 hatte der österreichische Schienengüterverkehr jedoch mit den Folgen des Unwetters „Anett“ zu kämpfen. Die Überflutungen beschädigten insbesondere die aufkommensstarke Weststrecke schwer und schränkten die Kapazität monatelang ein. In der Folge kam es zu einer Verlagerung der Verkehre.

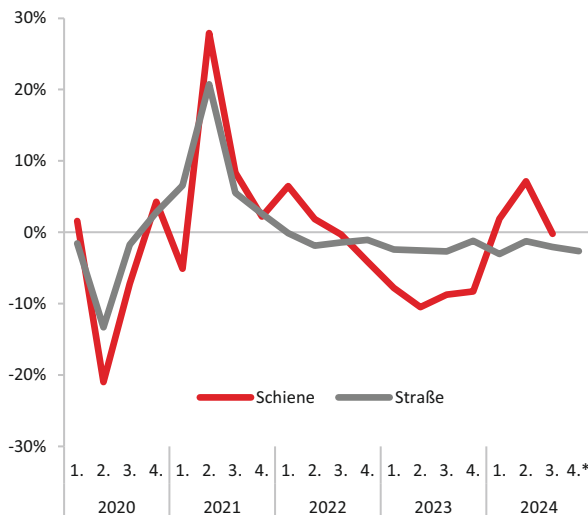
Die infrastrukturelle Verfügbarkeit bleibt ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Insbesondere aktuelle und bevorstehende Gesamtsperren von Strecken bergen die Gefahr einer Verlagerung auf die Straße. Dies gilt nicht nur für inländische Bahnen, sondern auch für Sperren im benachbarten Ausland. Die geplanten Sperren der Strecke Passau – Regensburg 2026 sowie des deutschen Ecks (Rosenheim – Salzburg) 2027 werden den Güterverkehr wohl besonders hart treffen. Auch die bereits seit Ende 2024 gesperrte Tauernstrecke wird die Kapazität in Nord-Süd-Richtung durch Österreich stark einschränken. Derartige Streckensperren können in der Regel nur teilweise durch Umleitungen auf der Schiene abgefangen werden und haben oft nachhaltige Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr.

¹⁶ Statistik Austria, ASFINAG.

¹⁷ IHS

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen

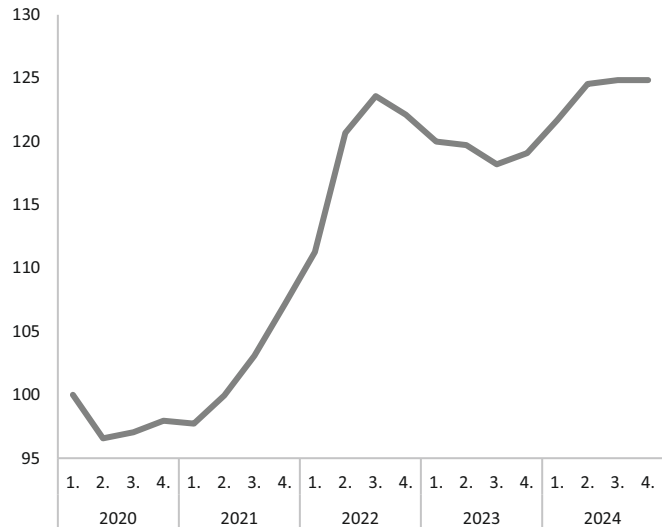
Transportleistung Schiene und Straße in Österreich
(Netto-tkm, Änderung zum Vorjahresquartal in %)



*Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, Transporeon Insights, eigene Berechnungen.

Straßentransportpreise Europa
(Index Q1 2020 = 100)



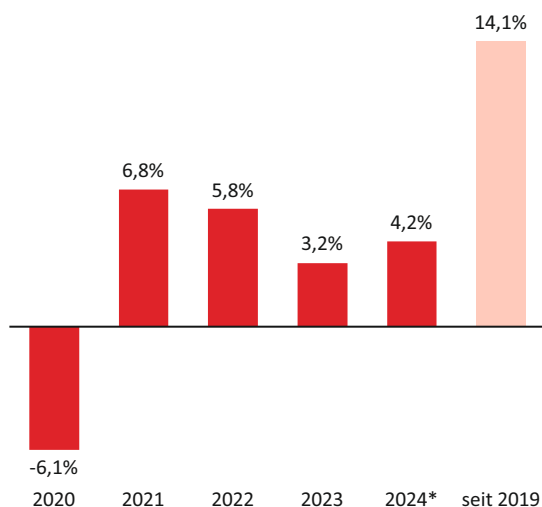
Der intramodale Wettbewerb auf der Schiene in Österreich blieb auch in der jüngeren Vergangenheit hart. Der Marktanteil der RCA an der produktionellen Schienengütertransportleistung sank im Jahr 2023 um 3,2 Prozentpunkte auf 60,8 %. Weiterhin bleibt die RCA Platzhirsch im Einzelwagenverkehr und verliert Marktanteile fast ausschließlich im Ganzzugverkehr. Der Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr lag 2023 auf einem Allzeithoch von 58 %.¹⁸

Schieneninfrastruktur

Die Betriebsleistung im Netz der ÖBB Infrastruktur nahm 2024 abermals zu. Insgesamt betrug der Zuwachs bei den Zugkilometern 3,1 %. Verantwortlich dafür ist der Personenverkehr, dessen Betriebsleistung um 4,2 % auf rd. 125,0 Mio. Zugkilometer wuchs. Die Betriebsleistung des Güterverkehrs hingegen stagnierte bei rd. 40,0 Mio. Zugkm.

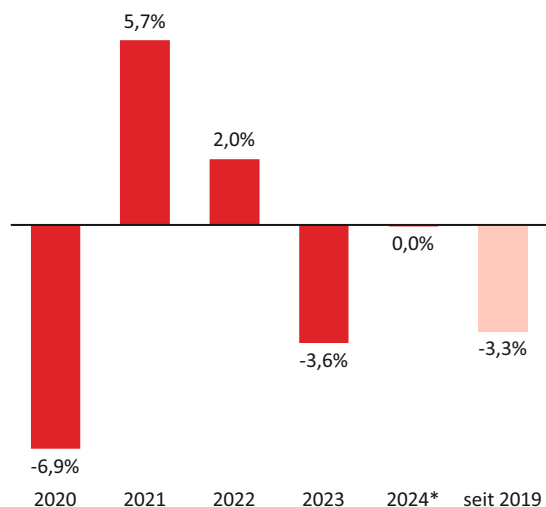
Entwicklung der Betriebsleistung im Netz der ÖBB-Infrastruktur

Betriebsleistung im Personenverkehr
(Zugkilometer, Änderung zum Vorjahr in %)



*Vorläufige Schätzung.

Betriebsleistung im Güterverkehr
(Zugkilometer, Änderung zum Vorjahr in %)



¹⁸ Schienen-Control.

Insbesondere das letzte Drittel des Jahres 2024 war stark geprägt von Unwetterfolgen. Teils hundertjährige Hochwässer in Österreich und den nördlichen Nachbarländern sorgten im September 2024 und darüber hinaus für weitgehende Streckensperren. In Österreich war die Kapazität auf der Weststrecke – die wichtigste Ost-West-Verbindung – für drei Monate stark eingeschränkt. Verkehre entlang des europäischen Rhein-Donau-Korridors mussten weiträumig über das benachbarte Ausland oder auf die Straße ausweichen.

Weiter westlich auf der Rhein-Donau-Achse lag im vergangenen Jahr der Fokus der Aufmerksamkeit auf der Generalsanierung der Riedbahn. Die vielbefahrene Hochleistungsstrecke war die erste von 40 Korridoren, die bis 2030 während monatelangen Totalsperren saniert werden sollen. Die Einschränkungen während der Bauzeit sind immens. Personen- und Güterverkehr müssen lange Umwege in Kauf nehmen bzw. fallen ganz aus. Darüber hinaus stockt der ETCS-Ausbau in Deutschland.¹⁹

Der alpenquerende Nord-Süd-Bahnverkehr hat mit Anfang September 2024 durch die Wiedereröffnung der beschädigten Röhre des Gotthard-Basistunnels wieder die volle Kapazität erreicht. Auf der Straße sorgte die Sanierung der Luegbrücke auf der Brennerautobahn für Probleme und konnte ab Oktober nur mehr einspurig befahren werden. Diese Verknappung konnte auch die Schiene nicht zur Gänze auffangen, insbesondere da seit November 2024 auch die Tauernstrecke zwischen Salzburg und Villach gesperrt ist.²⁰

A.2. Finanzielle Leistungsindikatoren

Ertragslage

Umsatzentwicklung des ÖBB Konzerns

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB Personenverkehr	3.790,6	3.136,3	654,3	21 %
Teilkonzern Rail Cargo Austria	1.973,7	1.907,1	66,6	3 %
Teilkonzern ÖBB Infrastruktur	1.231,6	1.249,5	-17,9	-1 %
ÖBB Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.797,3	1.663,6	133,7	8 %
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-3.086,2	-2.934,2	-152,0	-5 %
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	5.707,0	5.022,3	684,7	14 %
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	3.290,0	2.784,0	506,0	18 %
Gesamterträge	8.997,0	7.806,3	1.190,7	15 %
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	193	175	18	10 %

Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalstands von 44.680 auf 46.730 Mitarbeiter:innen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro Mitarbeiter:in²¹ auf rd. 193 TEUR (Vj: rd. 175 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.750,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.448,3 Mio. EUR) etwa 31 % (Vj: 29 %).

Ertragslage des ÖBB Konzerns

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ²² in Mio. EUR	707,8	581,7	126,1	22 %
EBIT-Marge ²³ in %	7,9 %	7,5 %	0,4 %	5 %
EBITDA ²⁴ in Mio. EUR	2.229,2	1.964,1	265,1	13 %
EBT in Mio. EUR	113,6	111,6	2,0	2 %
Eigenkapitalrentabilität ²⁵ in %	3,4 %	3,5 %	-0,1 %	-3 %
Gesamtkapitalrentabilität ²⁶ in %	1,6 %	1,4 %	0,2 %	14 %

¹⁹ DB InfraGO.

²⁰ ÖAMTC.

²¹ Gesamterträge pro Mitarbeiter:in: Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe).

²² Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

²³ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

²⁴ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

²⁵ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

²⁶ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Mit Gesamterträgen von rd. 8.997,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7.806,3 Mio. EUR) konnte gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg verzeichnet werden. Das EBIT des ÖBB Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 707,8 Mio. EUR (Vj: rd. 581,7 Mio. EUR), die EBIT-Marge betrug 7,9 % (Vj: 7,5 %). Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 13,5 % auf rd. 2.229,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.964,1 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 111,6 Mio. EUR im Vorjahr wird dieses Jahr ein EBT von rd. 113,6 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Anstieg von rd. 2,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 3,4 % (Vj: 3,5 %), die Gesamtkapitalrentabilität 1,6 % (Vj: 1,4 %).

Struktur der Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2024	in % der Gesamterträge	2023	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	5.707,0	63 %	5.022,3	64 %	684,7	14 %
Andere aktivierte Eigenleistungen	635,9	7 %	560,6	7 %	75,3	13 %
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.654,1	30 %	2.223,4	29 %	430,7	19 %
Gesamterträge	8.997,0	100 %	7.806,3	100 %	1.190,7	15 %
Materialaufwand	686,5	8 %	603,2	8 %	83,3	14 %
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.940,2	22 %	1.505,2	19 %	435,0	29 %
Personalaufwand	3.553,9	40 %	3.213,7	41 %	340,2	11 %
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.521,4	17 %	1.382,4	18 %	139,0	10 %
Sonstiger betrieblicher Aufwand	587,2	7 %	520,1	7 %	67,1	13 %
Gesamtaufwand	8.289,2	94 %	7.224,6	93 %	1.064,6	15 %
EBIT	707,8	6 %	581,7	7 %	126,1	22 %
Finanzergebnis	-594,2	-7 %	-470,1	-6 %	-124,1	-26 %
EBT	113,6	-1 %	111,6	1 %	2,0	2 %

Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in beläuft sich auf rd. 76 TEUR (Vj: rd. 72 TEUR). Die Personalintensität²⁷ – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 40 % (Vj: 41 %) leicht gesenkt werden. Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich in Erläuterung 8 zum Konzernabschluss.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	3.790,6	3.136,3	654,3	21 %
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>1.365,5</i>	<i>1.140,5</i>	<i>225,0</i>	<i>20 %</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>688,8</i>	<i>357,7</i>	<i>331,1</i>	<i>93 %</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	168,2	120,9	47,3	39 %
Gesamterträge in Mio. EUR	3.958,8	3.257,2	701,6	22 %

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2024 betrugen rd. 3.790,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.136,3 Mio. EUR). Das entspricht einem Anstieg von 21 % gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 675,5 Mio. EUR (Vj: rd. 373,8 Mio. EUR) etwa 18 % (Vj: 12 %). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 301,7 Mio. EUR respektive 81 %.

Rd. 1.365,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.140,5 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes sowie rd. 688,8 Mio. EUR (Vj: rd. 357,7 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

²⁷ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamterträge.

Fahrgäste in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	46,0	46,5	-0,5	-1 %
Nahverkehr Schiene	294,5	230,4	64,1	28 %
davon ÖBB	252,6	230,4	22,2	10 %
davon Arverio (Deutschland)	41,9	0,0	41,9	100 %
Summe Schiene	340,5	276,9	63,6	23 %
Bus	211,0	215,4	-4,4	-2 %
Summe	551,5	492,3	59,2	12 %
davon ÖBB	509,6	492,3	17,3	4 %
davon Arverio (Deutschland)	41,9	0,0	41,9	100 %

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr konnte einen Anstieg an Fahrgästen im Schienenverkehr auf rd. 340,5 Mio. Personen (Vj: rd. 276,9 Mio. Personen ohne rd. 1,3 Mio. Reisende der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.) verzeichnen. Ein Anstieg in Höhe von rd. 41,9 Mio. Personen ist hierbei auf die Arverio-Gruppe zurückzuführen, die per 31.12.2024 erstmalig in den Konzernabschluss miteinbezogen wurde. Die Anzahl an Reisenden im Unternehmensbereich Bus verzeichneten einen leichten Rückgang auf rd. 211,0 Mio. Personen (Vj: rd. 215,4 Mio. Personen). Mit insgesamt rd. 551,5 Mio. Personen bzw. rd. 509,6 Mio. Personen ohne Arverio-Gruppe und ohne City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (Vj: rd. 492,3 Mio. Personen ohne rd. 1,3 Mio. Reisende der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.) erreichte der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr ein Allzeithoch an Reisenden.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	3.790,6	3.136,3	654,3	21 %
Gesamterträge in Mio. EUR	3.958,8	3.257,2	701,6	22 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-3.829,2	-3.118,4	-710,8	23 %
EBIT in Mio. EUR	129,5	138,8	-9,3	-7 %
EBIT-Marge in %	3,3 %	4,3 %	-1,0 %	-23 %
EBITDA in Mio. EUR	422,3	394,8	27,5	7 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-59,5	-29,7	-29,8	-100 %
EBT in Mio. EUR	70,0	109,1	-39,1	-36 %
Eigenkapitalrentabilität in %	4,3 %	6,8 %	-2,5 %	-37 %
Gesamtkapitalrentabilität in %	1,7 %	2,0 %	-0,3 %	-15 %

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Umsatzerlöse um 21 % auf rd. 3.790,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.136,3 Mio. EUR), und die Gesamterträge stiegen um 22 %.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2024 rd. 922,6 Mio. EUR (Vj: rd. 776,8 Mio. EUR), das entspricht einem Anstieg von rd. 145,8 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in betrug rd. 71 TEUR (Vj: rd. 67 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 23 % (Vj: 24 %). Der Materialaufwand belief sich auf rd. 469,1 Mio. EUR (Vj: rd. 402,5 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 137,0 Mio. EUR (Vj: rd. 107,8 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 65,0 Mio. EUR (Vj: rd. 67,1 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen stiegen im Vorjahresvergleich um 29 % auf rd. 1.778,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.376,9 Mio. EUR) an. In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 187,2 Mio. EUR (Vj: rd. 154,0 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 834,0 Mio. EUR (Vj: rd. 706,6 Mio. EUR) und Infrastrukturbenutzungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 460,4 Mio. EUR (Vj: rd. 305,2 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 57 % (Vj: 55 %) aus.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.973,7	1.907,1	66,6	3 %
davon <i>gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	143,0	130,7	12,3	9 %
Sonstige Erträge in Mio. EUR	68,6	56,0	12,6	23 %
Gesamterträge in Mio. EUR	2.042,3	1.963,1	79,2	4 %

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Anstieg auf rd. 2.042,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.963,1 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 938,8 Mio. EUR (Vj: rd. 951,5 Mio. EUR) etwa 48 % (Vj: 50 %). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse gingen damit um rd. 12,7 Mio. EUR oder 1 % zurück. Im Vorjahr gingen sie um rd. 72,2 Mio. EUR oder 7 % zurück.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg auf rd. 1.973,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.907,1 Mio. EUR). Rd. 143,0 Mio. EUR oder 7 % der Umsatzerlöse (Vj: rd. 130,7 Mio. EUR oder 7 %) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 7,6 Mio. EUR (Vj: rd. 9,9 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 Anstieg des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 78,5 Mio. auf rd. 79,9 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen	79,9	78,5	1,4	2 %
davon konventioneller Wagenladungsverkehr	61,1	61,3	-0,2	0 %
davon unbegleiteter kombinierter Verkehr	14,7	13,0	1,7	13 %
davon rollende Landstraße	4,1	4,2	-0,1	-2 %

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.973,7	1.907,1	66,6	3 %
Gesamterträge in Mio. EUR	2.042,3	1.963,1	79,2	4 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.052,1	-1.974,0	-78,1	-4 %
EBIT in Mio. EUR	-9,8	-10,9	1,1	-10 %
EBIT-Marge in %	-0,5 %	-0,6 %	0,1 %	17 %
EBITDA in Mio. EUR	147,8	123,8	24,0	19 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-14,7	23,9	-38,6	>100 %
EBT in Mio. EUR	-24,5	13,0	-37,5	>100 %
Eigenkapitalrentabilität in %	-10,5 %	5,0 %	-15,5 %	>100 %
Gesamtkapitalrentabilität in %	-0,6 %	-0,7 %	0,1 %	14 %

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg des EBIT auf rd. -9,8 Mio. EUR (Vj: rd. -10,9 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verbesserung um rd. 1,1 Mio. EUR. Bei einem Anstieg der Gesamterträge auf rd. 2.042,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.963,1 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von -0,5 % nach -0,6 % im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Rückgang von rd. 23,9 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -14,7 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2024 ein EBT in Höhe von rd. -24,5 Mio. EUR (Vj: rd. 13,0 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug -0,6 % (Vj: -0,7 %) und das EBITDA rd. 147,8 Mio. EUR (Vj: rd. 123,8 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.052,1 Mio. EUR geringfügig höher als im Vorjahr (Vj: rd. 1.974,0 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 3 % auf rd. 1.365,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.324,5 Mio. EUR) gestiegen. 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 stieg im Berichtsjahr auf rd. 310,6 Mio. EUR (Vj: rd. 286,6 Mio. EUR), und der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in von rd. 49 TEUR des Vorjahres auf rd. 53 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 15 %. Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht wie im Vorjahr 71 % Gesamterträge.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.231,6	1.249,5	-17,9	-1 %
Sonstige Erträge in Mio. EUR	2.987,5	2.542,1	445,4	18 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.219,1	3.791,6	427,5	11 %

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betrugen rd. 1.231,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.249,5 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 127,5 Mio. EUR (Vj: rd. 120,4 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Die Zugkilometerleistung stieg auf rd. 172,7 Mio. Zkm (Vj: rd. 165,9 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	124,3	117,9	6,4	5 %
davon ÖBB Konzern	113,4	108,7	4,7	4 %
Güterverkehr	40,1	40,1	0,0	0 %
davon ÖBB Konzern	24,5	25,1	-0,6	-2 %
Dienst- und Lokzüge	8,3	7,9	0,4	5 %
davon ÖBB Konzern	5,8	5,6	0,2	4 %
Gesamt	172,7	165,9	6,8	4 %
davon ÖBB Konzern	143,7	139,4	4,3	3 %

Im Geschäftsjahr 2024 sind die Bruttotonnenkilometer (BTkm) um rd. 1.613,9 Mio. BTkm gestiegen. Während im Geschäftsjahr 2023 rd. 22,4 Mrd. BTkm oder 28 % der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2024 auf rd. 23,4 Mrd. BTkm, was ebenfalls 28 % der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	35.235,6	34.097,4	1.138,2	3 %
davon ÖBB Konzern	31.985,3	31.154,9	830,4	3 %
Güterverkehr	46.026,3	45.630,1	396,2	1 %
davon ÖBB Konzern	26.248,4	26.502,8	-254,4	-1 %
Dienst- und Lokzüge	1.343,6	1.264,1	79,5	6 %
davon ÖBB Konzern	1.005,0	949,3	55,7	6 %
Gesamt	82.605,5	80.991,6	1.613,9	2 %
davon ÖBB Konzern	59.238,7	58.607,0	631,7	1 %

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	669	702	-33	-5 %
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.879	1.786	93	5 %

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2024 rd. 669 GWh (Vj: rd. 702 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	592	581	11	2 %
Konzerninterne Nutzung	249	247	2	1 %
Eigennutzung ÖBB Infrastruktur AG	612	598	14	2 %
Allgemeinflächen und Leerstand	1.150	1.185	-35	-3 %
Gebäudeflächen	2.603	2.611	-8	0 %
Vermietete Außenflächen	21	18	3	17 %
Gesamter Bestand	2.624	2.629	-5	0 %

Die Grundfläche von Gebäuden inklusive der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,6 Mio. m². Rund ein Viertel dieser Flächen ist extern vermietet. Der Rest wird vom Teilkonzern ÖBB Infrastruktur selbst genutzt, konzernintern vermietet oder sind Allgemeinflächen und Leerstand.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.231,6	1.249,5	-17,9	-1 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.219,1	3.791,6	427,5	11 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-3.707,5	-3.358,3	-349,2	-10 %
EBIT in Mio. EUR	511,6	433,3	78,3	18 %
EBIT-Marge in %	12,1 %	11,4 %	0,7 %	6 %
EBITDA in Mio. EUR	1.511,9	1.354,0	157,9	12 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-499,0	-425,6	-73,4	-17 %
EBT in Mio. EUR	12,6	7,7	4,9	64 %
Eigenkapitalrentabilität in %	0,9 %	0,6 %	0,3 %	50 %

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 4.219,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.791,6 Mio. EUR), wovon rd. 884,0 Mio. EUR (Vj: rd. 902,5 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB Konzerns entfielen. Daraus ergibt sich ein Anstieg der Gesamterträge um rd. 427,5 Mio. EUR gegenüber dem Jahr 2023. Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 18.736 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.375 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 225 TEUR (Vj: rd. 206 TEUR).

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur erzielte 2024 ein EBIT von rd. 511,6 Mio. EUR (Vj: rd. 433,3 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 12,1 % (Vj: 11,4 %).

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	1.365,5 (Vj: 1.140,5)	143,0 (Vj: 130,7)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	688,8 (Vj: 357,7)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	392,1 (Vj: 230,1)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	2.079,7 (Vj: 1.847,1)
Gesamtsumme	2.054,3 (Vj: 1.498,2)	143,0 (Vj: 130,7)	2.471,8 (Vj: 2.077,2)

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 2024 vom Bund rd. 1.365,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.140,5 Mio. EUR) sowie von den Ländern und Gemeinden rd. 688,8 Mio. EUR (Vj: 357,7 Mio. EUR).

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. 143,0 Mio. EUR (Vj: rd. 130,7 Mio. EUR).

Der Anstieg der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Annuitätenzahlungen für die Investitionen im Jahr 2024, die Erhöhung der Kosten in der Instandhaltung und den höheren Bedarf in der Betriebsführung zurückzuführen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Zuschüsse des Bundes wurden im Jahr 2024 laut gültigem Zuschussvertrag 2022 bis 2027 gewährt. Für Investitionen und Instandhaltung betrug der Beitrag des Bundes rd. 2.079,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.847,1 Mio. EUR). Die Erhöhung im Vergleich zum Jahr 2023 resultiert v. a. aus den umgesetzten Rahmenplaninvestitionen im Jahr 2024. Außerdem erhöhte sich der Zuschuss in der Instandhaltung aufgrund der bereits im Rahmenplan 2024 bis 2029 hinterlegten Preissteigerungen sowie dem zusätzlichen Bedarf im Zusammenhang mit dem Hochwasser 2024.

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 392,1 Mio. EUR (Vj: rd. 230,1 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. Die Erhöhung resultiert u. a. aus den gestiegenen Kosten in der Betriebsführung, die auch durch das Hochwasser im September 2024 bedingt sind.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB Konzerns

Überblick	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	44.168,2	40.864,8	3.303,4	8 %
Sachanlagenintensität ²⁸ in %	90 %	89 %	1 %	1 %
Sachanlagendeckungsgrad ²⁹ in %	9 %	9 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad II ³⁰ in %	96 %	96 %	0 %	0 %
Working Capital ³¹ in Mio. EUR	-713,6	-514,1	-199,5	39 %
Eigenkapitalquote ³² in %	7,7 %	7,9 %	-0,2 %	-3 %
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-302,1	396,1	-698,2	>100 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2023	Struktur 2023	31.12.2024	Struktur 2024	Veränderung von 2023 auf 2024
Sachanlagen	33.959,3	36.443,7	89 %	39.642,2	90 %	3.198,5
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.988,4	2.071,0	5 %	2.465,6	6 %	394,6
Kurzfristige Vermögenswerte	2.020,3	2.350,1	6 %	2.060,4	4 %	-289,7
Bilanzsumme	37.968,0	40.864,8	100 %	44.168,2	100 %	3.303,4
Eigenkapital	3.524,2	3.212,6	8 %	3.387,4	8 %	174,8
Finanzschulden	30.326,5	33.534,2	82 %	36.129,7	82 %	2.595,5
Übrige Schulden	4.117,3	4.118,0	10 %	4.651,1	10 %	533,1

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB Konzerns um 8 % auf rd. 44.168,2 Mio. EUR (Vj: rd. 40.864,8 Mio. EUR).

Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 90 % (Vj: 89 %). Finanziert wurden diese Vermögenswerte vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Darlehen und Anleihenemissionen.

Der Sachanlagendeckungsgrad betrug per 31.12.2024 wie im Vorjahr 9 %. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich wie im Vorjahr ein Sachanlagendeckungsgrad II von 96 %.

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -713,6 Mio. EUR (Vj: rd. -514,1 Mio. EUR).

²⁸ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

²⁹ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

³⁰ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

³¹ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

³² Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

Passiva

Per 31.12.2024 weist der ÖBB Konzern eine Eigenkapitalquote von 7,7 % (Vj: 7,9 %) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten des ÖBB Konzerns beliefen sich per 31.12.2024 auf rd. 39.449,1 Mio. EUR (Vj: rd. 36.406,5 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-InfrastrukturAG in Höhe von rd. 6.891,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7.884,6 Mio. EUR) bilanziert.

Der ÖBB Konzern nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich auf. Diese werden durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) abgewickelt anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Der ÖBB Konzern zählt gemäß EURstat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-InfrastrukturAG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-InfrastrukturAG 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 EisenbahnmaterialAG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 8 % oder rd. 2.595,5 Mio. EUR auf rd. 36.129,7 Mio. EUR (Vj: rd. 33.534,2 Mio. EUR) an.

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow³³ stieg im Berichtsjahr auf rd. -2.556,4 Mio. EUR (Vj: rd. -2.636,8 Mio. EUR) an. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. 396,1 Mio. EUR zu rd. -302,2 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.748,8	1.165,7	583,1
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-4.305,2	-3.802,5	-502,7
Free Cashflow	-2.556,4	-2.636,8	80,4
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	2.254,2	3.032,9	-778,7
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-302,2	396,1	-698,3

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

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	7.486,7	6.808,6	678,1	10 %
Sachanlagenintensität in %	73 %	66 %	7 %	11 %
Sachanlagendeckungsgrad in %	30 %	36 %	-6 %	-17 %
Sachanlagendeckungsgrad II in %	102 %	115 %	-13 %	-11 %
Eigenkapitalquote in %	22 %	24 %	-2 %	-8 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2023	Struktur 2023	31.12.2024	Struktur 2024	Veränderung von 2023 auf 2024
Langfristige Vermögenswerte	4.571,5	5.000,7	73 %	6.201,2	83 %	1.200,5
Kurzfristige Vermögenswerte	1.904,9	1.807,9	27 %	1.285,5	17 %	-522,4
Bilanzsumme	6.476,4	6.808,6	100 %	7.486,7	100 %	678,1
Eigenkapital	1.543,8	1.604,1	24 %	1.646,8	22 %	42,7
Langfristiges Fremdkapital	3.184,9	3.543,1	52 %	3.963,0	53 %	419,9
Kurzfristiges Fremdkapital	1.747,7	1.661,4	24 %	1.876,9	25 %	215,5

³³ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 678,1 Mio. EUR auf rd. 7.486,7 Mio. EUR (Vj: rd. 6.808,6 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 73 % (Vj: 66 %). Der Sachanlagedeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 30 % (Vj: 36 %), der Sachanlagedeckungsgrad II bei 102 % (Vj: 115 %). Das Working Capital belief sich auf rd. 211,0 Mio. EUR (Vj: rd. 302,6 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 42,7 Mio. EUR auf rd. 1.646,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.604,1 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 22 % (Vj: 24 %).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 13 % auf rd. 4.997,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4.408,6 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 149,8 Mio. EUR oder 4 % auf rd. 3.620,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.471,1 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.615,4	1.579,6	35,8	2 %
Sachanlagenintensität in %	34 %	35 %	-1 %	-3 %
Sachanlagedeckungsgrad in %	42 %	47 %	-5 %	-11 %
Eigenkapitalquote in %	14 %	17 %	-3 %	-18 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2023	Struktur 2023	31.12.2024	Struktur 2024	Veränderung von 2023 auf 2024
Langfristige Vermögenswerte	996,3	1.054,8	67 %	1.055,4	65 %	0,6
Kurzfristige Vermögenswerte	590,1	524,8	33 %	560,0	35 %	35,2
Bilanzsumme	1.586,4	1.579,6	100 %	1.615,4	100 %	35,8
Eigenkapital	256,1	262,6	17 %	233,8	14 %	-28,8
Langfristiges Fremdkapital	740,8	603,1	38 %	750,6	46 %	147,5
Kurzfristiges Fremdkapital	589,5	713,9	45 %	631,0	39 %	-82,9

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 35,8 Mio. EUR auf rd. 1.615,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.579,6 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 34 % (Vj: 35 %). Der Sachanlagedeckungsgrad belief sich auf 42 % (Vj: 47 %). Das Working Capital betrug rd. 125,7 Mio. EUR (Vj: rd. 92,2 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 28,8 Mio. EUR auf rd. 233,8 Mio. EUR (Vj: rd. 262,6 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 14 % (Vj: 17 %).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 72,4 Mio. EUR oder 6 % auf rd. 1.317,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.244,9 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen auf rd. 1.045,1 Mio. EUR (Vj: rd. 957,4 Mio. EUR) an.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	35.230,7	32.778,2	2.452,5	7 %
Sachanlagenintensität in %	92 %	92 %	0 %	0 %
Sachanlagedeckungsgrad in %	4 %	4 %	0 %	0 %
Sachanlagedeckungsgrad II in %	96 %	95 %	1 %	1 %
Eigenkapitalquote in %	4 %	4 %	0 %	0 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2023	Struktur 2023	31.12.2024	Struktur 2024	Veränderung von 2023 auf 2024
Langfristige Vermögenswerte	29.959,4	31.983,5	98 %	34.402,6	98 %	2.419,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.074,3	794,7	2 %	828,1	2 %	33,4
Bilanzsumme	31.033,7	32.778,2	100 %	35.230,7	100 %	2.452,5
Eigenkapital	1.793,8	1.362,7	4 %	1.435,8	4 %	73,1
Langfristiges Fremdkapital	24.105,3	27.276,2	83 %	29.706,2	84 %	2.430,0
Kurzfristiges Fremdkapital	5.134,6	4.139,3	13 %	4.088,7	12 %	-50,6

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur stieg per 31.12.2024 um 7 % auf rd. 35.230,7 Mio.EUR (Vj: rd. 32.778,2 Mio.EUR) an. Die Sachanlagenintensität beläuft sich wie im Vorjahr auf 92 %. Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 4 %. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 96 % (Vj: 95 %). Das Working Capital lag bei rd. -980,2 Mio. EUR (Vj: rd. -868,0 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 73,1 Mio.EUR auf rd. 1.435,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.362,7 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 4 %.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7 % auf rd. 33.269,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30.967,7 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 8 % auf rd. 31.458,0 Mio. EUR (Vj: rd. 29.153,1 Mio. EUR) entfallen 95 % (Vj: 94 %) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

Investitionen

Investitionen des ÖBB Konzerns

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	5.421,1 *)	4.558,6	862,5	19 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ³⁴ in %	56 %	54 %	2 %	4 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ³⁵ in %	14 %	12 %	2 %	17 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd 50,5 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB Konzern mit einem Gesamtvolumen von rd. 5.421,1 Mio.EUR (Vj: rd. 4.558,6 Mio.EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40), wobei letztere erstmals in diese Kennzahl miteinbezogen wurden. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Vorjahreswert entsprechend angepasst. Die Investitionen 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 56 % (Vj: 54 %) der Gesamterträge bzw. 14 % (Vj: 12 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.284,1 *)	913,8	370,3	41 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	31 %	28 %	3 %	11 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	27 %	22 %	5 %	23 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd 9,8 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 1.284,1 Mio. EUR (Vj: rd. 913,8 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 31 % (Vj: 28 %) der Gesamterträge oder 27 % (Vj: 22 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Zugänge Konsolidierungskreis	35,6
Kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis	-8,3
Nahverkehrsinvestitionen	488,0
Fernverkehrsinvestitionen	537,1
Werkstättenleistung	128,3
Sonstige Investitionen	39,8
Sachanlagen	1.220,5
Zugänge Konsolidierungskreis	56,6
Kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis	-1,5
Sonstige Investitionen	8,5
Immaterielles Anlagevermögen	63,6
Summe Investitionen	1.284,1

³⁴ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

³⁵ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	176,6	170,5	6,1	4 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	7 %	8 %	-1 %	-13 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	28 %	26 %	2 %	8 %

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 176,6 Mio. EUR (Vj: rd. 170,5 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 7 % (Vj: 8 %) der Gesamterträge oder 28 % (Vj: 26 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Rollendes Material	140,8
Sonstiges Sachanlagevermögen	11,9
Sachanlagevermögen	152,7
Immaterielles Vermögen	23,9
Gesamt	176,6

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.936,1 *)	3.418,9	517,2	15 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	82 %	82 %	0 %	0 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	11 %	11 %	0 %	4 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd. 65,1 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.936,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.418,9 Mio. EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40), wobei letztere erstmals in diese Kennzahl miteinbezogen wurden. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Vorjahreswert entsprechend angepasst. Wie im Vorjahr errechnet sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 82 % der Gesamterträge und von 11 % der Buchwerte zum 01.01.

Auf den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 32.367,0 Mio. EUR (Vj: rd. 30.294,8 Mio. EUR) etwa 82 % (Vj: 83 %) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2024

Die ÖBB-InfrastrukturAG arbeitete auch 2024 intensiv an der Umsetzung des größten Bauprogramms aller Zeiten. Im Rahmenplan 2024 bis 2029 ist eine gesicherte Investitionssumme von rd. 21,1 Mrd. EUR festgelegt. Damit setzt die ÖBB-InfrastrukturAG im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) in den kommenden sechs Jahren zahlreiche Neubau- und Modernisierungsprojekte sowie Erhaltungsarbeiten um.

Der Ausbau und die Qualitätssicherung des Schienennetzes bilden die Voraussetzungen dafür, dass insgesamt mehr Züge auf dem Schienennetz fahren können. Das bedeutet höhere Kapazitäten sowie bessere und schnellere Verbindungen für Bahnreisende.

ÖBB Großprojekte wie der Semmering-Basistunnel, die Koralmbahn und der Brenner-Basistunnel laufen planmäßig weiter. Darüber hinaus wird der Fokus auf den Ausbau des Nahverkehrs in Ballungsräumen gelegt. Im Sinne des Klimaschutzes ist es den ÖBB zudem wichtig, die Regionalbahnen zu attraktivieren und ein entsprechendes Elektrifizierungsprogramm zu forcieren. Ein Teil der Investitionen wird zukunftsorientiert in die Digitalisierung fließen.

Die Schiene wird außerdem weiter fit für den Güterverkehr gemacht. Programme zum Bau von sogenannten güterzuglangen Überholgleisen haben den größtmöglichen Effekt, da die gemeinsame Nutzung derselben Strecken durch Güter- und Personenverkehr effizienter abgewickelt werden kann. Auch die Unterstützungsmaßnahmen für Anschlussbahnen und eine Modernisierungswelle für Verschiebebahnhöfe verankern die aktuelle Güterverkehrsoffensive im Rahmenplan.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Der Bau weiterer „Mini-Transformatoren“ ist neu im Rahmenplan. Damit gelangt der in ÖBB-eigenen Wind- und Sonnenkraftwerken nachhaltig produzierte Strom ins Bahnstromnetz – denn mittlerweile erzeugen die ÖBB in acht Wasserkraftwerken und mehr als 100 Photovoltaikanlagen sowie einer Windkraftanlage Strom aus erneuerbaren Energien. Ziel ist es, die Eigenproduktion von Strom weiter deutlich zu erhöhen.

Auch die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird weiter vorangetrieben. Im Rahmen dessen soll der Zugang zur Bahn so einfach wie möglich gestaltet werden. Der barrierefreie Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen ist ein wichtiger Baustein im Rahmenplan.

Großraum Wien

Nirgendwo sonst in Österreich steigt die Anzahl an Reisenden so stark wie in der Ostregion. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ausgebaut und verbessert werden.

Mit dem S-Bahn-Wien-Upgrade modernisiert die ÖBB-Infrastruktur AG seit Oktober 2023 die Schieneninfrastruktur auf der Wiener Stammstrecke zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf. Dafür werden auf 13 km Bau- und Tragwerke erneuert, Bahnsteige verlängert sowie das digitale Zugsicherungssystem ETCS für mehr Zuverlässigkeit im Gesamtsystem implementiert. Mit diesen und vielen weiteren Verbesserungsmaßnahmen entlang der Nord- und Südachsen werden die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und kürzere Wartezeiten geschaffen.

2024 wurden bereits die ersten Meilensteine im Abschnitt Wien Praterstern und Wien Floridsdorf finalisiert.

Mit dem Upgrade-Programm modernisieren die ÖBB-Infrastruktur AG aber nicht nur die S-Bahn in Wien, sondern auch gleichzeitig zahlreiche Strecken in Wien und Niederösterreich. Auf einem Streckennetz von 170 km werden Optimierungen vorgenommen, die alle eng ineinandergreifen. Auch auf der Südstrecke wurden daher während der Sommersperre in den Bahnhöfen Guntramsdorf-Thallern, Pfaffstätten, Kottlingbrunn, Sollenau und Theresienfeld Bahnsteige verlängert sowie Gleise und Weichen erneuert. All diese Maßnahmen sind ein Beitrag um die Schieneninfrastruktur in der Ostregion zukunftsfit zu machen.

Ein weiteres wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Nahverkehr ist die Attraktivierung der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling. 2024 wurde das UVP-Verfahren fortgeführt.

Im Jahr 2024 hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf abgeschlossen.

Mit dem viergleisigen Ausbau der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling inklusive der Errichtung zweier neuer Haltestellen wird das Mobilitätsangebot für den Süden von Wien und den Bezirk Mödling noch attraktiver. Dafür liefen 2024 die Planungen weiter.

Der Norden profitiert vom Ausbau der Nordbahn, der im Abschnitt Wien Süßenbrunn – Gänserndorf zügig voranschreitet. Insgesamt werden rd. 66 km Strecke unter laufendem Betrieb modernisiert. Im Zuge dessen werden auch 17 Bahnhöfe und Haltestellen in diesem Abschnitt attraktiviert und barrierefrei adaptiert. Auch sollen das Park & Ride- und das Bike & Ride-Angebot ausgebaut werden. Hinzu kommt die Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen, was höhere Fahrgeschwindigkeiten der Züge erlauben wird.

Die Modernisierungen der Kamptalbahn, Traisentalbahn, Erlauftalbahn oder Mattersburger Bahn wurden im Berichtszeitraum ebenfalls vorbereitet bzw. errichtet. Weiters wurde mit den Arbeiten für den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn begonnen.

Das Projekt „Flughafenspange“ steht für eine attraktive Anbindung des Osten Österreichs an den Flughafen Wien Schwechat und die Stadt Wien. 2024 sind die Planungen weiter vorangeschritten, im Juni 2024 erfolgte der Startschuss für das UVP-Verfahren.

Ausbau Weststrecke

Rund ein Drittel aller Züge fahren auf der Weststrecke. Güter- und Personenverkehr nehmen laut Prognosen weiterhin zu. Umso härter waren die Auswirkungen auf den Bahnverkehr nach dem Extremwetterereignis im September 2024. Nach dem Hochwasser am 13.09.2024 konnte der Vollbetrieb auf der neuen Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten am 15.12.2024 wieder aufgenommen werden. Aufgrund der Sperre des Atzenbrunner Tunnels wurde der gesamte Fern- und Güterverkehr auf der alten Weststrecke durch den Wienerwald abgewickelt. Für die Wiederinbetriebnahme wurden in knapp drei Monaten unter anderem 16 km Kabel für die Stromversorgung ausgetauscht und 60 km Lichtwellenleiter-Fasern neu verlegt. Weiters wurden 4 km Handlauf für die Notbeleuchtung erneuert, Brandmeldeanlagen, Notrufsäulen und Stromversorgung für die Feuerwehr ersetzt und 1,4 km Hochspannungsleitungen (10-KV-Leitung) ausgetauscht – um nur einige Beispiele zu nennen. Für die finale Reparatur muss die Strecke zwischen 12.05. und 05.06.2025 erneut gesperrt werden. Fernverkehrszüge werden in diesem Zeitraum wieder über die alte Weststrecke umgeleitet.

Für die Wiederherstellung des Bahnbetriebs auf der Weststrecke wurden im Jahr 2024 Maßnahmen in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR (Reinvestitionen und Instandhaltung) umgesetzt. Für den vollständigen Wiederaufbau und die Investition in eine höhere Infrastrukturreilienz gegen zukünftige Hochwasserereignisse im Bereich des Tullnerfeldes werden in den nächsten beiden Jahren weitere rd. 50,0 Mio. EUR investiert.

Unabhängig davon geht der Ausbau der Weststrecke ungehindert weiter. Dieser geht auf den Bedarf auf den Strecken zwischen Linz und Wels sowie zwischen Salzburg und Köstendorf ein, um der großen Nachfrage nach mehr Zügen und besseren Verbindungen auf diesen Strecken nachzukommen.

Im Berichtszeitraum wurden die Bauarbeiten für den Ausbau der Weststrecke zwischen Marchtrenk und Wels sowie auf der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs fortgeführt. Der Ausbau des Abschnitts zwischen Linz und Marchtrenk startete ebenfalls 2024. Für den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Signalbrücke laufen die Planungen. Ebenso wird seit Jänner 2024 der Terminal Wels modernisiert.

Die ÖBB haben gemeinsam mit ihren Partnern (Land und Stadt Salzburg) das Salzburger S-Bahn-Netz in den vergangenen Jahren umfassend modernisiert. Zwölf Bahnhöfe wurden im S-Bahn-Netz völlig neu errichtet, fünf bestehende wurden von Grund auf erneuert. Die Neuerrichtung des Bahnhofs Seekirchen Stadt lief auf Hochtouren, die Inbetriebnahme erfolgte im Dezember 2024.

Der viergleisige Ausbau der Weststrecke wird zwischen Köstendorf und Salzburg in zwei jeweils einröhrigen Tunneln verlaufen. Dafür liefen 2024 die UVP-Planungen und die vertieften Planungen und Genehmigungsverfahren parallel weiter. Auch wurden regelmäßige, intensive Gespräche mit Stakeholder:innen (z. B. in Form von institutionalisierten Dialogforen) geführt.

Südstrecke auf der Zielgerade

Stück für Stück schreiten die Tunnelprojekte und Streckenausbauten voran. Die Großbauprojekte auf der Südstrecke werden es möglich machen, dass Reisende künftig in weniger als zwei Stunden zwischen Wien und Graz und in 45 Minuten zwischen Graz und Klagenfurt gelangen können.

Rund zehn Jahre nach dem Baustart im Fröschnitzgraben wurden die Vortriebsarbeiten im November 2024 abgeschlossen. Beide 27,3 km langen Röhren sind damit vom niederösterreichischen Gloggnitz bis ins steirische Mürzzuschlag fertig gegraben. Für die Mineure endet damit ihr Beitrag zu diesem Jahrhundertprojekt für Österreich. In den nächsten Monaten wird die Betoninnenschale fertiggestellt. Bevor die Züge durch den Berg fahren, erfolgt die bahntechnische Tunnelausrüstung, die im Sommer 2025 starten soll.

Die 130 km lange Koralmbahn startet indessen bereits jetzt in die finale Phase. Die Gesamtinbetriebnahme zwischen Graz und Klagenfurt – mitsamt Koralmtunnel – ist schließlich zum Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant.

Im Jänner 2024 startete die Modernisierung des Villacher Hauptbahnhofs, der in Vorbereitung auf die Gesamtinbetriebnahme der Koralmbahn sowie die Einführung des neuen kund:innenfreundlichen Taktsystems fit für die Zukunft gemacht wird.

Elektrifizierung der Weststeiermark

2024 hat die ÖBB Infrastruktur auch das Elektrifizierungsprojekt der ehemaligen „Graz Köflacher Bahn“ übernommen. Die Elektrifizierung erfolgt in zwei Bauphasen. Insgesamt werden 133 km Strecken- und Bahnhofsgleise mit einer elektrischen Oberleitung überspannt. Der erste elektrifizierte Abschnitt zwischen Wettmannstätten und Wies-Eibiswald (mit Anbindung an den neuen Bahnhof Weststeiermark an der Koralmbahn) wird bereits 2025 – rechtzeitig vor der Fertigstellung der Koralmbahn – in Betrieb gehen.

Bahnhöfe und sonstige Investitionen

2024 wurden folgende Bahnhöfe verbessert und modernisiert:

- Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum
- Bahnhof Gramatneusiedl
- Haltestelle Furth-Göttweig
- Bahnhof Kaindorf
- Bahnhof Arnoldstein (kundenrelevante Bereiche)
- Bahnhof Wampersdorf
- Bahnhof Wartberg
- Bahnhof Oberdrauburg
- Haltestelle Seekirchen Stadt
- Haltestelle Hütttau
- Haltestelle Klaus

Tauernbahn

Die Tauernstrecke Salzburg – Villach ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung. Der Auftakt für die Modernisierung erfolgte mit dem Baustart des Bahnhofs Gastein im August 2024, im November folgten die Bahnhöfe Dorfgastein und Bad Hofgastein. Zwischen November 2024 und Juli 2025 ist die Tauernstrecke zwischen Böckstein in Salzburg und Mallnitz in Kärnten für die umfangreichen Modernisierungsarbeiten des Tauerntunnels komplett gesperrt. Um die Modernisierung zu finalisieren, ist eine zweite Phase für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen erforderlich. Diese ist bereits in Planung und betrifft schwerpunktmäßig den Bereich des Südporthals. Die zweite Bauetappe wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2027 erfolgen.

Feldkirch – Buchs

Im Sommer 2024 erfolgte am international wichtigen Streckenabschnitt zwischen Feldkirch in Österreich und Buchs in der Schweiz die erste Phase umfangreicher Erhaltungsarbeiten. Die zweite Phase erfolgt im Rahmen einer Komplettsperre im Sommer 2026.

Brennerachse

Die Planungen und Vorarbeiten der ÖBB am Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel als Teil des Ausbaus der Eisenbahnachse Brenner werden konsequent fortgesetzt. Im Projektabschnitt Staatsgrenze nächst Kufstein – Schafteuau laufen die Erkundungsarbeiten zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung.

Im Projekt Schafteuau – Knoten Radfeld wurde im Herbst 2023 die Detailgenehmigungsplanung öffentlich verhandelt. Das Projekt dient langfristig zur Entlastung des Eisenbahnknotens Wörgl. Es wird seine Verkehrswirksamkeit gegen Ende dieses Jahrzehnts entfalten können.

Im Zuge der Baumaßnahmen für einen barrierefreien Bahnhof Fritzens-Wattens werden flankierend auch zwei Güterzuglängle Überholgleise errichtet. Diese wirken kurzfristig zur weiteren Kapazitätssteigerung auf der Bestandstrecke. Die Arbeiten liefen im Jahr 2024 auf Hochdruck weiter. Weitere Überholgleise sind im Bereich Bahnhof Schwaz vorgesehen.

Der Bahnausbau im Tiroler Unterland dient zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel. Das realisieren die Schieneninfrastrukturbetreiber in Österreich, Italien und Deutschland mit dem Ausbau der Eisenbahnachse München – Verona als Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer-Kernnetzkorridors.

Der Brenner-Basistunnel (BBT)

2024 wurden die laufenden Rohbauarbeiten für den Brenner-Basistunnel durch die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE fortgeführt und weitere neue Vortriebsaktivitäten aufgenommen. Gegen Ende des Jahres 2024 waren vier Hauptbaulose aktiv, drei auf österreichischem und eines auf italienischem Staatsgebiet. Mehr als 170 km des insgesamt 230 km langen Tunnelsystems sind bereits ausgebrochen.

Das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen für die eisenbahntechnische Ausrüstung des Brenner-Basistunnels konnte im Frühjahr 2024 nach mehreren Bietereinsprüchen abgeschlossen und die Planungsarbeiten für die Bautechnik aufgenommen werden. Nach der Beendigung des Tunnelrohbaus soll ab 2027 mit dem etappenweisen Einbau der Eisenbahntechnik begonnen werden.

A.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Immobilienmanagement

Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB Konzerns, verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio über ihren gesamten Lebenszyklus. Dazu zählen 3.541 Gebäude sowie 1.027 Personenbahnhöfe und Haltestellen.

Personalbericht

Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich in Erläuterung 8 zum Konzernabschluss. Darüberhinausgehende Informationen zum Thema Personal können dem Kapitel E. Nichtfinanzielle Erklärung entnommen werden.

Umweltbericht

Angaben zu Umweltinformationen befinden sich in Kapitel E. Nichtfinanzielle Erklärung.

A.4. Zweigniederlassungen

Der ÖBB Konzern verfügt über keine Betriebsstätten bzw. Zweigniederlassungen.

B. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken des Unternehmens

B.1. Voraussichtliche Entwicklung

Rahmenbedingungen und Anforderungen

Insbesondere folgenden Herausforderungen werden die ÖBB in den kommenden Jahren durch konsequentes Handeln erfolgreich begegnen müssen.

Die **Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen** in Österreich, Europa, aber auch in den USA, und das **multiple Krisenumfeld** haben Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage und erhöhen die Resilienzanforderungen an Unternehmen sowie an die kritische Infrastruktur. Security ist und bleibt ein politisches wie gesellschaftliches Thema im offenen Mobilitätsmarkt. Hacker-Angriffe auf kritische Infrastruktur, Datendiebstähle etc. mehren sich.

Die steigende Anzahl an **Extremwetterereignissen** führt vermehrt zu Folgeschäden durch Hangmuren, Böschungsrutschungen, ausufernden Wildbächen, Hochwasser etc. Diese verursachen dadurch auch wesentliche Zusatzkosten und Qualitätseinbußen:

- Die Anpassung der Infrastruktur an den Klimawandel und die Erhöhung der Resilienz nehmen an Bedeutung zu.
- Investitionen und Initiativen zur Risikominimierung werden auch in den kommenden Jahren in einem steigenden Ausmaß erforderlich sein, um eine widerstandsfähigere Infrastruktur gegenüber Extremwetterereignissen zu schaffen.

Der **Umbruch im Mobilitätsmarkt** durch Änderungen der Kund:innenerwartungen, neue Technologien, Nachhaltigkeitsanforderungen, regulatorische Eingriffe etc. erfordert eine aktive Gestaltung des Mobilitätsmarktes und wird die Zukunft der ÖBB prägen:

- Die Wettbewerbsintensität steigt auch durch neue innovative Geschäftsmodelle, „neue“ Mitbewerber und sich substituierende Produkte mit immer kürzeren Produktlebenszyklen.
- Der Zustrom an Reisenden hält an, und der freie, zugungebundene Zugang zur Bahn in Österreich bleibt bestehen.
- Ein steigender Open-Access-Anteil im Personenverkehr ist zu beobachten, während sich im Schienengüterverkehr ein Kampf um stagnierende Mengen abzeichnet.
- Der klassische Bahnlogistikmarkt unterliegt einem (disruptiven) Veränderungsprozess und einem Mengenrückgang der klassischen Bahnwaren.
- Kund:innenerwartungen nehmen zu: flexibel, schnell und personalisiert. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, sind hohe Servicequalität und einfache, effiziente Prozesse unerlässlich.
- Die Anforderungen und Bedürfnisse an das Angebot und den Zugang zu Mobilität (UX, Durchgängigkeit, Information, Prognose, etc.) steigen.

Der **Arbeitsmarkt ist im Wandel**. Sowohl der Fachkräftemangel als auch der Berufsbilderwandel werden die Kultur und Zusammenarbeit in Unternehmen stark verändern:

- Folgen des hohen Fachkräftemangels bzw. des Engpasses an Mitarbeitenden reichen von der Erhöhung des Wettbewerbs um qualifizierte Fachkräfte zwischen Unternehmen über die Konzentration auf Recruiting, Flexibilität und Zusatzangebote bis hin zur Erhöhung der Arbeitsbelastung für bestehende Mitarbeitende.
- Die Berufsbilder in der Bahnbranche wandeln sich durch den zunehmenden Einsatz von Automatisierung und Digitalisierung: So sind u. a. neue bzw. adaptierte Kompetenzen und Fähigkeiten gefragt, um den modernen Anforderungen eines stärker automatisierten und digitalisierten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gerecht zu werden.
- Durch die Änderungen der Berufsbilder wird auch eine zu erwartende steigende Arbeitslosigkeit den Fachkräftemangel nicht nachhaltig lösen.
- Die Positionierung der ÖBB als attraktiver Arbeitgeber bleibt ein essenzieller Erfolgsfaktor. Ziel ist es, die richtigen Menschen zu bekommen und vor allem auch zu behalten.

Kapazität ist und bleibt eine zentrale Herausforderung für den öffentlichen Verkehr, der von funktionierender Infrastruktur und Infrastrukturmanagement lebt:

- Infrastruktur, Rollmaterial und Mitarbeitende müssen gleichermaßen für die Anforderungen der Zukunft bereitstehen.
- Die wesentlichen Leistungsversprechen müssen durch effizientes Umsetzen der Infrastrukturprojekte bei gleichzeitiger Sicherung des Qualitätslevels aufrechterhalten werden.
- Zusätzliche Kapazitäten müssen unter Beibehaltung der Qualität durch Effizienzen geschaffen werden.

Die Strategie ist klar und schafft Abhilfe – Die ÖBB verbinden Zukunft

Mit der Konzernstrategie stellen die ÖBB ihren Kund:innen mehr denn je in den Fokus. „End-to-End“ wird im Konsum von Mobilität und in der Logistik eine immer wichtigere Anforderung. Und so denken auch die ÖBB weiter: nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof, von Bushaltestelle zu Bushaltestelle, sondern vielmehr von Tür zu Tür, von Unternehmen zu Unternehmen. So sind die ÖBB das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, in Österreich und darüber hinaus.

Die Konzernstrategie bietet Orientierung und definiert konkrete Ziele und Handlungsfelder.

Als Leitlinien geben sie den Handlungsrahmen für das tägliche Miteinander und das strategische Verhalten des Unternehmens.

Werte – Der Beitrag der ÖBB schafft einen Mehrwert für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt:

- „Wir vor Ich“,
- „Sicherheit leben“,
- „Überzeugende Leistungen“ und
- „Initiative ergreifen“ prägen die Zusammenarbeit mit allen Stakeholder:innen.

Mission – Der Auftrag ist klar: Die ÖBB gestalten die Mobilität von morgen für Menschen und Güter – zuverlässig, nachhaltig und vorausschauend.

Vision – Das Ziel ist klar: Die ÖBB sind als Mobilitäts- und Logistikanbieter die klare Nummer eins in Österreich und gehören zu den wesentlichen Playern in Europa.

Die ÖBB sehen sich als treibende Kraft in der Gestaltung der Mobilitätswende und sind Teil der Lösung. Die ÖBB wollen nicht auf die Marktveränderungen reagieren, sondern den Markt aktiv gestalten. Mobilitätswende bedeutet auch, Energiewende und Kapazitäten zu schaffen und zu managen.

Personenverkehr: die ÖBB als ganzheitlicher, nachhaltiger Mobilitätsdienstleister

Als klare Nummer eins der Mobilitätsanbieter in Österreich stehen die ÖBB für Qualität und setzen auf ein umfassendes Mobilitätsservice für alle Kund:innen. Die ÖBB verfolgen daher weiterhin den Anspruch, die zentrale Säule im öffentlichen Verkehr Österreichs zu sein und als starker Player in Europa zu agieren.

Als wettbewerbsfähiges Bahnunternehmen sind Zuverlässigkeit und Qualitätsführerschaft die Grundpfeiler des Erfolgs. Auch künftig wird mit einer modernen Fahrzeugflotte ein hohes Maß an Reisekomfort im öffentlichen Verkehr auf der Schiene geboten.

Die ÖBB setzen auf den Ausbau der Flotte, um dem zunehmenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden. In allen Bereichen des Nah-, Fern- und Nachtzugverkehrs investieren die ÖBB in neue Fahrzeuge und die Modernisierung der bestehenden Züge, um das Kund:innenerlebnis zu verbessern und das System fit für die steigende Nachfrage zu machen.

Als internationaler Qualitätscarrier wird gemeinsam mit internationalen Kooperationspartnern ein grenzüberschreitendes, attraktives Angebot im Tag- und Nachtverkehr angeboten und weiterentwickelt. Der Einstieg in den deutschen Schienenpersonennahverkehr durch den Kauf der Arverio Deutschland GmbH (ehemals Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH) im Februar 2024 ist ein wichtiger Schritt zur internationalen Expansion und zur Positionierung im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt.

Die Österreichische Postbus AG positioniert sich weiterhin als der Partner für nachhaltige regionale Mobilität auf Österreichs Straßen und darüber hinaus. Sie ist und bleibt ein kompetenter und vertrauensvoller Partner für Gemeinden und Verbünde und überzeugt mit einem hohen Service- und Qualitätslevel sowie effizientem Ressourceneinsatz. Die Österreichische Postbus AG optimiert weiter das Schienenersatzverkehrsangebot für die Sicherstellung der Mobilitätskette mit bestmöglicher Qualität für die Kund:innen.

Es ist die Aufgabe der ÖBB, die Mobilität der Kund:innen von der ersten bis zur letzten Meile zu organisieren. Dabei arbeiten die ÖBB mit Gemeinden, Regionen und Städten sowie Unternehmen an nachhaltigen Konzepten für intermodale Mobilität (Mobility as a Service) und setzen diese mit ihnen konsequent um. Die ÖBB halten somit verstärkt an ihrer Rolle als ganzheitlicher Mobilitätsanbieter fest. Insbesondere in suburbanen und ländlichen Gebieten wird das Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebot weiter ausgebaut, um den Besitz eines Pkw zunehmend überflüssig zu machen. Über die Plattform „wegfinder“ sowie über weitere innovative Mobilitätslösungen wie Leihfahrzeuge und Shuttledienste können Fahrgäste ihre Reisen bequem durchgängig planen und buchen. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Attraktivität der Bahn als umweltfreundliche und praktische Alternative zum Individualverkehr weiter zu steigern.

Via Rail Tours ermöglichen die ÖBB Reisebüros und Endkund:innen durch dynamische Reisebausteine eine einfache Buchung in Österreich und Europa. Die Bahnreise (mit den ÖBB, aber auch DB, Trenitalia und SNCF) als nachhaltige und umweltfreundliche Reismöglichkeit ist dabei immer Bestandteil des Angebots. Eine kontinuierliche Ergänzung des Angebots sowie die Verbesserung des Zugangs zum Service stehen im Mittelpunkt weiterer Aktivitäten für hochwertige Bahnerlebnisprodukte.

Güterverkehrsentwicklung geprägt von vielen Einflussfaktoren

Im Geschäftsjahr 2024 konnte die RCG trotz eines herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds seine strategische Rolle in der österreichischen und europäischen Logistik weiter stärken. Die anhaltende Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportlösungen und das stetige Engagement für einen nachhaltigen Verkehrsmix führten zu einem Wachstum in wesentlichen Bereichen – auch wenn die Ergebnisse durch außergewöhnliche Ereignisse beeinträchtigt wurden.

Marktentwicklung und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das Jahr 2024 war in Europa von bedeutenden wirtschaftlichen Herausforderungen geprägt. Auf der einen Seite stabilisierte sich die Industrieproduktion in einigen Ländern der EU. Auf der anderen führten geopolitische Spannungen, volatile Energiepreise in Schlüsselindustrien wie z. B. der Automobil- und Maschinenbauindustrie zu großen Unsicherheiten und unterschiedlichen Prognosen betreffend die Entwicklung der Transportvolumina. Besonders betroffen waren internationale Lieferketten, die aufgrund logistischer Engpässe und neuer Handelsbarrieren unter Druck gerieten. Zudem verschärfte der anhaltende Fachkräftemangel in vielen europäischen Ländern die Lage in der Logistikbranche und erschwerte eine reibungslose Abwicklung im Güterverkehr.

Gleichzeitig gewinnen intermodale Transportlösungen zunehmend an Bedeutung: Unternehmen setzen verstärkt auf flexible und kombinierte Transporte, die Schiene und Straße verbinden. Dieser Markt bietet der RCG attraktive Wachstumschancen, da intermodale Transporte eine effiziente Nutzung der Schienenkapazitäten ermöglichen und den CO₂-Ausstoß senken.

Operative Entwicklung und Herausforderungen

Dank fortlaufender und gezielter Investitionen in die Digitalisierung und Automatisierung wurde die Effizienz im Transport deutlich gesteigert und die stringente Ausrichtung zu einem End-to-End-Bahnlogistiker vorangetrieben. So konnte das Transportvolumen in vielen Bereichen stabil gehalten oder sogar ausgebaut werden, was zu einer hohen Kund:innenzufriedenheit beitrug. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Flexibilisierung des Angebots. Dieses soll es ermöglichen, auf kurzfristige Veränderungen im Markt und die wachsende Nachfrage nach klimafreundlichem Transport besser reagieren zu können.

Allerdings brachte das Jahr auch unerwartete Herausforderungen mit sich. Die Hochwasserkatastrophe, die durch intensive Regenfälle in Österreich und angrenzenden Ländern verursacht wurde, führte zu erheblichen Unterbrechungen im Transportnetz. Besonders stark betroffen waren wichtige Knotenpunkte in Österreich. Durch den Einsatz von Notfallplänen und intensiven Einsatz der gesamten ÖBB Teams konnten jedoch schnell alternative Routen geschaffen werden, um kritische Versorgungsketten zu sichern. Dennoch führte das Hochwasser zu zusätzlichen Kosten und temporären Kapazitäts- und damit Umsatzeinbußen. Infolge der Klimakrise ist mit weiteren wetterbedingten Streckensperren und -einschränkungen im In- und Ausland zu rechnen. Diesen Herausforderungen muss sich auch der Güterverkehr verstärkt widmen, um dem Anspruch der Rail Cargo als verlässlicher Bahnlogistiker für die Kund:innen weiterhin gerecht zu werden.

Infrastruktur: Investitionen in die Zukunft für ein attraktives und leistungsfähiges System Bahn

Die Bahn wird in den kommenden Jahren eine noch zentralere Rolle in der Mobilitätswende einnehmen. Diese Entwicklung wird durch die wachsende Bevölkerungszahl in den Ballungszentren und den zunehmenden Bedarf an nachhaltiger Mobilität verstärkt. Die Voraussetzungen für die ÖBB sind gut. Die Gesellschaft fordert immer stärker umweltfreundliche Verkehrslösungen und entsprechende nachhaltige Investitionen in die Bahninfrastruktur. Der Mobilitätsmasterplan des BMK unterstreicht die entscheidende Rolle des Verkehrssektors auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040.

Mit dem Investitionsprogramm des aktuellen ÖBB Rahmenplans werden die infrastrukturellen Grundlagen für die Mobilität der Zukunft geschaffen. Parallel dazu identifizieren die laufenden Arbeiten für das Zielnetz 2040 die wesentlichen Ausbauprojekte bis 2030 und darüber hinaus. Zudem erschließen neue digitale Technologien, wie etwa KI-gestützte Verkehrsoptimierung, völlig neue Potenziale für Effizienz und Kund:innenzufriedenheit.

Die Folgen der Klimakrise haben das Potenzial zunehmende wetterbedingte Streckensperren und -einschränkungen zu verursachen. Um mögliche Folgewirkungen in Qualität, Zuverlässigkeit und Kosten zu reduzieren, haben sich die ÖBB das Ziel gesetzt, die Infrastruktur im Bau und Betrieb so effizient und klimaresilient wie möglich zu machen.

Bis 2030 sollen entscheidende Fortschritte erzielt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG weiter zu stärken. Dies umfasst unter anderem eine deutliche Erhöhung der Trassenkapazität, eine Erweiterung des Zugangs zu Bahnstrom aus erneuerbaren Energiequellen sowie die Steigerung der Umschlagsmöglichkeiten an den Terminals. Diese Maßnahmen sind unverzichtbar, um den Mobilitätsbedarf von Gesellschaft und Wirtschaft in einer klimafreundlichen Weise zu decken. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat bereits 2021 mit ihrer Strategie #INFRA.Mobilitätswende klare Ziele bis 2030 definiert. Der Fokus liegt dabei auf einer sicheren, pünktlichen und leistbaren Zugfahrt bei einer gleichzeitigen Steigerung der Trassenkapazität.

B.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet die relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich so als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung.

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. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt synchron zur jeweiligen Planung.

Eine Konzernrichtlinie und ein konzernweit verbindliches Chancen- und Risikomanagement-Handbuch definieren die Mindestanforderungen für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik ist die Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Risiken sollen nur dann bewusst eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar ist und mit der erwarteten Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts einhergehen.

Ende 2024 verteilen sich die wesentlichen Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder.

Strategische Steuerung des Risikoportfolios

Die potenziellen Folgen einer Pandemie sind konzernübergreifend als Risiken in Hinblick auf eine Ergebnis- und Liquiditätsverschlechterung berücksichtigt. Risikomindernd wirken gegebenenfalls bereits erarbeitete verhaltensbezogene und organisatorische Maßnahmen und vorbeugende Gesundheitsmaßnahmen. Im Rahmen der Risikoüberarbeitungen wurde weiterhin Augenmerk auf mögliche Einflussfaktoren durch den Ukraine Konflikt gelegt. Konzernweite Maßnahmen zur Vermeidung von Sanktionsverstößen sind gesetzt und werden überwacht. Der mögliche Entfall von Förderungen sowie sich verändernde politische Rahmenbedingungen in ausländischen Märkten sind ebenfalls im Risikoportfolio abgebildet. Der Kontakt zu Behörden und einflussnehmenden Stellen wirkt in diesem Zusammenhang risikomindernd.

Operativer Betrieb

Einem Risiko durch Qualitätsproblemen bei Anlagen – beispielsweise bei Rollmaterial und Lokomotiven – werden regelmäßige Überprüfungen der Anlagen als Maßnahmen entgegengesetzt. Meldesysteme werden optimiert, Instandhaltungsleistungen werden auf zusätzliche Anbieter ausgeweitet und entgegenwirkende Notfallsysteme werden verbessert. Das Risiko terroristischer Attacken und Sabotageakte wird durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) sowie durch die enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Bestehende Notfall- und Krisenpläne werden regelmäßig evaluiert und im Rahmen entsprechender Übungen überprüft. Diese Aussagen gelten auch für das konzernweit betrachtete Risiko eines möglichen Blackouts. Für den Fall eines generellen Netzausfalles sind entsprechende Maßnahmen ausgearbeitet und auch in bewerteter Form im Risikomanagement abgebildet. Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet. So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Das Risiko einer Nicht- oder Teilumsetzung geplanter Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung wird durch ein laufendes Monitoring der Maßnahmen überwacht und minimiert.

Absatz und Vertrieb

Risiken ergeben sich durch mögliche Nachfrageschwankungen und damit einhergehend mit geringeren Reisendenzahlen oder Transportmengen. Im Portfolio der Marktgesellschaften finden sich entsprechende Preis-, Mengen- und Qualitätsrisiken. Zur Minderung tragen die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens sowie gezielte Anpassung des Angebots bei. Sowohl durch die Erweiterung des Unternehmensportfolios als auch durch entsprechende Neuangebote werden die Chancen erhöht, neue Märkte und Kunden:innen hinzuzugewinnen oder das Marktpotenzial bestehender Gruppen weiter auszuschöpfen. Den Risiken aus der Abhängigkeit von einzelnen Großkunden oder Branchen wird durch verstärkte Kund:innenbindung und Beobachtung der Marktlage entgegengewirkt.

Personal, Führung und Organisation

Der Fachkräftemangel in Österreich führt im Personalbereich zu dem Risiko, dass es durch die fehlende Verfügbarkeit von bestimmten Mitarbeiter:innengruppen – wie Verschieber:in oder Buslenker:in – oder eine erhöhte Fluktuation zu Engpässen kommt. Die ÖBB haben verschiedene Maßnahmen gesetzt, um dieser gesellschaftlichen Entwicklung entgegenzuwirken. So wurden diese Berufsgruppen auf die Mangelberufsliste gesetzt. Zudem haben die ÖBB ihr Employer-Branding, die Arbeitgeberwerbung und das Recruiting verbessert. Das soll den Generationenwechsel besser aussteuern. Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung einzelner Entlohnungsbestandteile führen zu möglichen Risiken in Hinblick auf die Gehaltssumme. Das Beobachten der Sachverhalte, das Führen von Verhandlungen und gegebenenfalls die juristische Begleitung verringern das Risikopotenzial.

Recht und Haftung

Dem Risiko von Verstößen gegen (verbands)straf- und kartellrechtliche Bestimmungen und den daraus möglicherweise resultierenden Geld- und Freiheitsstrafen wirkt die Anwendung des Code of Conduct entgegen. Dieser regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Ergänzend dazu wirken die Tätigkeit des Compliance-Office sowie die entsprechenden Schulungsmaßnahmen risikomindernd.

Das bestehende Compliance-Management-System ist vor allem in diesem Risikofeld ein wesentlicher Teil des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Ergänzend behandeln die verantwortlichen Rechtsabteilungen Risiken aus der laufenden Geschäftstätigkeit, hinsichtlich Kartellrecht werden sie durch die Expertise der Compliance unterstützt. Diese Maßnahmen dienen in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr beziehungsweise Schadensreduktion. Dynamische Entwicklungen von Rechtsvorschriften und Regelwerken können z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben zu erhöhten Systemkosten führen. Das gilt sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen verfolgt und auf mögliche Auswirkungen hin untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Das Management von rechtlichen Risiken und Haftungsrisiken wird sowohl durch präventive Maßnahmen als auch durch zielgerichtete Bearbeitung drohender Risiken sichergestellt. Mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen, ebenso mit der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct. Entsprechende Schulungen, die Sensibilisierung aller Mitarbeiter:innen und Verantwortungsträger:innen sowie die Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche dienen ebenfalls der Risikominimierung.

Risiken und Chancen, die sich aus laufenden Verfahren ergeben, werden im Chancen- und Risikomanagement abgebildet und durch die sachgerechte Begleitung durch die zuständigen Rechtsabteilungen reduziert.

Einkauf und Beschaffung

Möglichen Teuerungen bei Traktionsleistung, Infrastrukturleistung, Fahrzeugen oder Mieten sind potenzielle Risiken für den Einkauf. Eine Minderung der Risikolage wird erreicht durch eine Beobachtung und Analyse der Märkte – daraus lassen sich wiederum punktuelle Beschaffungs- und Vertriebsentscheidungen in Kombination mit entsprechenden Vertragsgestaltungen ableiten. Begleitend zur Preisthematik finden sich eingeschränkte Verfügbarkeiten (beispielsweise von Ersatzteilen) im Risikoportfolio. Diese Risiken werden durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern sowie möglichen Alternativen in der Beschaffung gemindert. Im Energiesektor besteht ein Lieferausfallsrisiko für Strom, das durch ein internes Limitsystem – ein Monitoring der Handelspartner – und durch die Streuung auf ein breiteres Anbieterportfolio reduziert wird.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können zu Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen sowie zu rechtlichen Konsequenzen führen. Um dieses Risiko zu mindern, wird laufend eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt. Der Fokus liegt neben der Verfügbarkeit auch auf der Sicherstellung der weiteren Schutzziele der Informationssicherheit: Vertraulichkeit und Integrität. Die 2023 verabschiedete umfassende Informationssicherheitsstrategie wird strukturiert und übergreifend umgesetzt. Dies erfolgt einerseits im Regelbetrieb, aber auch im Rahmen von Programmen und Projekten. Ein übergreifendes Projekt zur Vorbereitung auf die neue Rechtslage gemäß NIS-2-Richtlinie (EU) 2022 / 2555 wurde umgesetzt. Inhalte dieses Projekts waren insbesondere eine extern begleitete Fit-Gap-Analyse bei den betroffenen Gesellschaften, die Ableitung von entsprechenden Verbesserungsmaßnahmen sowie die Erarbeitung einer konzernweiten Reportingstruktur zur Sicherstellung einer einheitlichen NIS-2-Umsetzung. Die Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen in den betroffenen Gesellschaften wurde gestartet. Die starke öffentliche Resonanz zu dem Thema „Generative künstliche Intelligenz (KI)“ legte nahe, es auch innerhalb der ÖBB aufzugreifen. So wurden einerseits Awarenessmaßnahmen hinsichtlich der Verwendung generativer KI gesetzt und andererseits mit der Etablierung einer entsprechenden Governance begonnen. Diese ist angelehnt an die mittlerweile finalisierte KI-Verordnung der Europäischen Union (EU) 2024 / 1689. Die beispielhaft erwähnten Maßnahmen und Initiativen zeigen einen Teil des breiten Spektrums, in dem strategische und operative Maßnahmen gesetzt werden und Informationssicherheit systematisch gesteuert wird.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Planwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstests abzuwerten ist oder Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich werden. Zur Risikominderung wird die Entwicklung im Rahmen des Controllings laufend beobachtet und analysiert, um rechtzeitig gegensteuern zu können.

Die RCG unterhält eine Gesellschaft in Russland (ooo Rail Cargo Logistics – RUS). Es erfolgt eine eingeschränkte Fortführung des Geschäftsbetriebs im Sinne der von der RCG festgelegten Vorgehensweise im Rahmen des Sanktionsregimes. Das Russlandgeschäft der ooo Rail Cargo Logistics – RUS hat nur untergeordnete Bedeutung an der Konzernleistung.

B.3. Finanzinstrumente

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 und Leistungen, Finanzanlagen und Wertpapiere. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreiskursrisiken ein. Des Weiteren besteht ein Derivat, um Inkongruenzen aus Zahlungsströmen aus ehemaligen Cross-Border-Leasing(CBL)-Transaktionen auszugleichen. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Die im ÖBB Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps, Devisentermingeschäfte und Rohstoffswaps) mit einem Nominale von rd. 464,0 Mio. EUR (Vj: rd. 466,7 Mio. EUR).

In 2024 wurden Rohstoffswaps für die Lieferjahre 2025 und 2026 mit einem Nominale von rd. 25,6 Mio. EUR (Vj: rd. 26,6 Mio. EUR) abgeschlossen.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften durch – mit deren Auftrag und nur nach deren Zustimmung. Ausnahmen sind die Sicherungsinstrumente von Commodities. Die ÖBB-Holding AG hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen. Es umfasst u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken sowie die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten. Oberste Priorität bei allen Finanzaktivitäten nimmt der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. All das ist die Aufgabe der Abteilung Konzernfinanzen. Ein wesentlicher Teil ihrer Tätigkeit ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht das völlige Ausschließen finanzieller Risiken. Risikobegrenzung meint eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens mit den Konzerngesellschaften. Eine Konzernrichtlinie untersagt die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. 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 finanziellen Verbindlichkeiten haben könnte, die sich aus den eingegangenen Verpflichtungen ergeben. Diese können durch Zahlung oder 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.

Zinsänderungsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur das Finanzergebnis des ÖBB Konzerns beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung zu beschränken, wobei das Niveau mit den Konzerngesellschaften abzustimmen ist.

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. Von 2019 bis Mitte 2022 wurden keine neuen Derivate eingesetzt. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Mitte 2022 wurden im Rahmen einer variablen Finanzierung drei fixe Zinsswaps mit einem Nominale von rd. 196,0 Mio. EUR abgeschlossen. 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 denominiert. Nur eine Gesellschaft in der Tschechischen Republik hat anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

Relevante Währungsrisiken aus beendeten CBL-Transaktionen bestehen nicht. Den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen stehen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüber.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente für das Management von Währungsrisiken 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, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Veranlagungen sowie barwertig positive Commodity-Derivate. 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 noch im Zusammenhang mit beendeten CBL-Transaktionen. Bei CBL-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment-Undertaking-Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen. Sie dienen dazu, Leasingraten während der Laufzeit und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Das CBL-Management beschäftigt sich mit der Gestionierung, der Abwicklung, dem Risikomanagement sowie der wirtschaftlichen Beendigung bestehender CBL-Transaktionen. Ziel des CBL-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.

Seit 2020 werden bei der wöchentlichen Limitverteilung alle erhaltenen Garantien der Geschäftsbanken angerechnet, seit dem 4. Quartal 2022 fließen auch ESG-Ratings nach Sustainalytics mit ein.

Rohstoffrisiko

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.

Strom

Die ÖBB-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG sichergestellt.

Rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) werden auf dem 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 und Futures für die geplanten Einkaufsmengen von Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie von Herkunftsnachweisen. 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 Österreichischen Postbus AG und bei der ÖBB-Produktion GmbH.

Aufgrund der schwankenden Dieselpreise stellt der Rohstoff Diesel ein finanzielles Risiko für die Österreichische Postbus AG, für die ÖBB-Produktion GmbH und somit auch für den ÖBB Konzern dar. Preisschwankungen wirken sich auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der Österreichischen Postbus AG, der ÖBB Produktion GmbH und in Folge auf jenes des ÖBB Konzerns aus.

Die Österreichische Postbus AG ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Die ÖBB Produktion GmbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG.

Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der Österreichischen Postbus AG und der ÖBB Produktion GmbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffs 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.

Für die Österreichische Postbus AG gibt es zusätzlich 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.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für die Österreichische Postbus AG in Höhe von 70 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2025 und in Höhe von 35 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2026 sowie für die ÖBB-Produktion GmbH in Höhe von 60 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2025 und in Höhe von 30 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Jahr 2026 genehmigt und durchgeführt.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die Österreichische Postbus AG sowie die ÖBB-Produktion GmbH 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 die Erreichung einer möglichst hohen Kompensation des Einkaufspreises auf Monatsebene.

C. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Die Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur nimmt im ÖBB Konzern eine wichtige Rolle ein. Der ÖBB Konzern als einer der größten Technologieanwender in Österreich bekennt sich dabei zu bedarfsorientierten F&E-Tätigkeiten, welche eine Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Resilienz des Systems Bahn bewirken und einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Innerhalb des ÖBB Konzerns wird im Bereich Forschung, Technologie und Innovation grundsätzlich in die Bereiche Asset- / Technologieinnovation sowie Produkt- / Serviceinnovation unterschieden. Im Juni 2024 wurde die neue konzernweite FTI-Strategie verabschiedet, in der beide Arten der Innovation abgebildet werden. Der Mehrwert der integrierten Strategie liegt in der gesamtheitlichen Betrachtung von Innovation, von Assets der Infrastruktur über Fahrzeugthemen hin bis zur Betriebsführung und Kund:innenorientierung. Dabei erfolgt eine Betrachtung aller Phasen – vom ersten Konzept bis zum Roll-out. Die F&E-Strategie der ÖBB-Infrastruktur AG #INFRA.F&E_fit33 wurde vor dem Sommer 2024 beschlossen und beinhaltet den Rahmen für Projekte und Initiativen.

Um das Ziel der Weiterentwicklung des Systems Bahn sicherzustellen, beteiligt sich der ÖBB Konzern an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und -Projekten und ist beispielsweise seit 2021 Programmpartner in Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) – Europas größtem F&E-Programm für das System Bahn. Ziel des achtjährigen Programms, an welchem Bahngesellschaften wie die ÖBB gemeinsam mit der Industrie sowie Forschungspartner:innen und der Europäischen Kommission arbeiten, sind konkrete Projekte für Kapazitätssteigerungen für Personen- und Gütertransport sowie die Forcierung von Digitalisierung und Dekarbonisierung, um mit Effizienzsteigerung und Kostensenkung eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu sichern.

Ein konzernweiter Schwerpunkt ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK), die eine Grundvoraussetzung für die Attraktivierung des Schienengüterverkehrs ist und die Kapazität des Systems Bahn insgesamt erhöhen soll. Neben der Beteiligung des ÖBB Konzerns am ERJU-Projekt „TRANS4MR“ leitet der ÖBB Konzern das „European DAC Delivery Programme“ (EDDP) und nimmt beim Thema „DAK“ eine gestaltende Rolle in Europa ein. In diesen Projekten wird gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie die Weiterentwicklung, Erprobung und Migrationsplanung der DAK vorangetrieben. Im Anschluss an die Entwicklungsarbeiten des neuen Kupplungssystems inklusive zusätzlicher Applikationen sind umfangreiche Demonstratoren mit Zügen unter normalen Betriebsbedingungen ab 2026 / 2027 vorgesehen. Innerhalb des ÖBB Konzerns werden die Arbeiten für die DAK im engen Zusammenspiel der Konzerngesellschaften Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH umgesetzt und in der ÖBB-Holding AG koordiniert.

Zusätzlich wurde im Jahr 2024 seitens der ÖBB-Holding AG die Initiative ergriffen, das nationale Innovationsprogramm „Rail4Climate“ (R4C), welches speziell auf die Herausforderungen des Bahnsystems eingeht, gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft sowie Bedarfsträgern zu entwickeln. Der Schwerpunkt des mittlerweile unter Federführung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) laufenden Programms liegt auf der Überführung europäischer und nationaler Forschungsergebnisse in die konkrete, prototypische Erprobung unter möglichst realitätsnahen Betriebsbedingungen mit dem Zweck, die jeweiligen Technologien möglichst nahe zur Markt- und Roll-out-Reife zu bringen. Der inhaltliche Fokus, welcher auf den Bereichen „System Bahn & Kapazität“ und „Effiziente Instandhaltung & hochverfügbare Assets“ liegt, wurde von den Partnern gemeinsam erarbeitet. Die Vorbereitungen der ersten Einreichungen laufen und die Einreichung ist für das erste Quartal 2025 geplant.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2024	2023
Assetinnovationen		
Aktuell laufende Forschungsprojekte (Anzahl)	84	101
Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. EUR ^{*)}	43,0	35,0
Projektvolumen (ÖBB inkl. Partner) in Mio. EUR ^{*)}	555,8	519,9
Projektpartner aus Forschung (Anzahl)	25	45
Projektpartner aus Industrie (Anzahl)	80	59
Projektpartner KMUs (Anzahl)	81	94
Serviceinnovationen		
Über interne Plattformen eingereichte Ideen (Anzahl)	1.434	1.655

^{*)} Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

D. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Die Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS ist ein konzernweit gültiger Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses werden in Abständen Projekte unter externer Begleitung zur Weiterentwicklung des IKS durchgeführt. In der Folge werden die identifizierten und zielführenden Weiterentwicklungsschritte gesetzt.

Das IKS orientiert sich am internationalen Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission). Es umfasst folgende Elemente: Identifikation, Analyse, Bewertung, Steuerung, Wirksamkeitsüberwachung, Dokumentation und Kommunikation von IKS-relevanten Prozessen, Risiken und Kontrollen sowie die Überwachung dieser Aktivitäten.

D.1. Kontrollumfeld

Das IKS ist ein wesentlicher Bestandteil der unternehmensweiten Risikosteuerung. Durch die systematische Steuerung prozessbezogener Risiken trägt es unterstützend zur Erreichung der Gesellschaftsziele bei. Regelkonformität in der Finanzberichterstattung, Förderung der betrieblichen Effizienz und Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben bilden die Zielkategorien des IKS. Durch die Identifizierung und Bewertung von prozessualen Risiken, die diese Zielsetzungen gefährden, und die Implementierung risikoreduzierender Kontrollen wird die Erreichung der IKS-Ziele gewährleistet.

D.2. Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

Die wesentlichen Risiken werden auf Basis der Prozessdokumentationen in periodischen Abständen identifiziert und erfasst. Geeignete Kontrollaktivitäten werden festgelegt, um Risiken auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird durch periodische Selbstevaluierung überprüft und dokumentiert.

Für die Risikoidentifikation ist ein nach Kategorien gegliedertes Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert. Sollte ein Schlüsselrisiko dem Grunde nach vorliegen, wird für das dahinterliegende Detailrisiko von der jeweiligen Konzerngesellschaft verpflichtend eine adäquate Kontrollmaßnahme definiert und durchgeführt.

Im ÖBB Konzern sind neben dem IKS die Stabstellen „Konzernrevision“ und „Compliance“ eingerichtet. Die Konzernrevision kontrolliert dabei u. a. das Vorhandensein eines wirksamen IKS und prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Für Compliance liegt neben der weisungsfreien, anlassbezogenen Überprüfung von Sachverhalten ein wesentlicher Aspekt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

D.3. Information und Kommunikation

Jeder Teilkonzern weist auf Basis der konzernweiten Mindestvorgaben ein angemessenes, wirksames IKS nach. Die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgen somit eigenverantwortlich ebendort. Der konzernweit gültige Mindeststandard zur Umsetzung des IKS wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst.

Für die Organisationseinheiten des Konzerns besteht die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation, wobei die innerprozessual identifizierten Risikofelder mit den vorgesehenen mitigierenden Schlüsselkontrollen sowie den zugehörigen Testschritten erfasst werden. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten und nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie an die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

D.4. Überwachung

Die definierten Kontrollschritte werden laufend getestet und gegebenenfalls mit Verbesserungsmaßnahmen versehen. Zusätzlich erfolgen punktuelle Überprüfungen durch die Konzernrevision. Ergänzend ist das IKS im Rechnungslegungsprozess fixer Bestandteil der Abschlussprüfung durch die Wirtschaftsprüfer:innen. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsratsgremiums überwacht die Wirksamkeit des IKS auf Basis einer regelmäßigen Berichterstattung durch die Vorstandsmitglieder.

D.5. Rechnungslegung

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer:innen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung.

Für die Vorprozesse zur Rechnungslegung wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt. Die betreffenden Abläufe wurden 2005 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.

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 Mitarbeiter:innen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

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 Wirtschaftsprüfer:innen 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.

Das Aufsichtsratsgremium wird regelmäßig, insbesondere innerhalb des verpflichtend einzurichtenden Prüfungsausschusses der ÖBB-Holding AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

E. Nichtfinanzielle Erklärung

E.1. Allgemeine Angaben

Grundlagen für die Erstellung

Die konsolidierte Nichtfinanzielle Erklärung wird als Teil des Konzernlageberichts gemäß § 267a UGB im Jahr 2024 freiwillig erstellt und veröffentlicht. Er wurde einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen. Der Konsolidierungskreis der vorliegenden Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Holding AG. Bei der Erstellung der freiwilligen Nichtfinanziellen Erklärung wurden sämtliche für den ÖBB Konzern relevante Sachverhalte auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) berücksichtigt. Die Erklärung erfolgt gemäß den Vorgaben der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sowie der EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020 / 852). Die vorliegende Nichtfinanzielle Erklärung wurde von den Vorständen der ÖBB-Holding AG freigegeben und in seiner finalen Version dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vorgelegt. Die Angaben und Daten der aktuellen Nichtfinanziellen Erklärung beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2024, die Vorjahreszahlen 2023 werden zu Vergleichszwecken womöglich angeführt. ESRS 2.BP-1.5.a, b

Informationen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und ihre Berücksichtigung werden in den einzelnen Kapiteln ausgewiesen. Eine tiefere Analyse der Wertschöpfungskette ist für 2025 geplant. Grundsätzlich nimmt die ÖBB-Holding AG die Übergangsbestimmung lt. ESRS 1 Abschnitt 10.2 „Übergangsbestimmung in Bezug auf Kapitel 5. Wertschöpfungskette“ in Anspruch und wird die bereitgestellten Informationen schrittweise nach Datenverfügbarkeit erweitern. ESRS 2.BP-1.5.c

Die ÖBB-Holding AG macht nicht von der Möglichkeit des ESRS 1 Abschnitt 7.7 „Klassifizierte und vertrauliche Informationen über geistiges Eigentum, Know-how oder Ergebnisse von Innovationen“ Gebrauch. ESRS 2.BP-1.5.d

Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Konkrete Umstände gemäß ESRS-Anforderungen	Angaben zu konkreten Umständen
Zeithorizonte ESRS 2.BP-2.9.a, b	Die Zeithorizonte für die Nichtfinanzielle Erklärung wurden in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS vorgenommen und wie folgt definiert: – kurzfristig: Berichtszeitraum des Abschlusses – mittelfristig: vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren – langfristig: mehr als fünf Jahre
Schätzungen zur Wertschöpfungskette ESRS 2.BP-2.10.a, b, c, d	Schätzungen bei Kennzahlen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette betreffen folgende Themen und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert: – E1 Klimawandel – E5 Kreislaufwirtschaft
Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten ESRS 2.BP-2.11.a, b	Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten betreffen folgende Themen und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert: – E1 Klimawandel – E5 Kreislaufwirtschaft
Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen ESRS 2.BP-2.13.a, b, c	Nachhaltigkeitsinformationen werden erstmalig im Zuge der Nichtfinanziellen Erklärung entsprechend den Anforderungen der ESRS offengelegt. Bis zum Bericht 2023 erfolgten die Angaben in Anlehnung an die GRI-Standard. Deswegen haben sich die Berichtsstruktur und -darstellung sowie die Inhalte im Vergleich zum Vorjahr (2023) verändert. Nach Möglichkeit werden Vorjahreswerte inkl. deren Veränderungen zum aktuellen Berichtsjahr entsprechend den Anforderungen der ESRS ausgewiesen.

Konkrete Umstände gemäß ESRS-Anforderungen	Angaben zu konkreten Umständen
Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen ESRS 2.BP-2.14.a, b, c	Die Korrektur fehlerhafter Informationen aus dem Vorjahr wurde bei keinem Themen vorgenommen.
Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung ESRS 2.BP-2.15	Es werden keine Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften angegeben, jedoch wird im ESRS-Index eine Gegenüberstellung der ESR-Standards und der GRI-Standards angeführt. Die Angabe nach GRI erfolgt rein informativ.
Aufnahme von Verweisen ESRS 2.BP-2.16	Die Nichtfinanzielle Erklärung ist Teil des Lageberichts des Geschäftsberichts der ÖBB-Holding AG. Alle Informationen zu ESRS-Anforderungen sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten.
Stufenweise Angabepflicht ESRS 2.BP-2.17	Der ÖBB Konzern überschreitet die durchschnittliche Zahl von 750 Beschäftigten zum Bilanzstichtag 31.12.2024 und nimmt daher die stufenweise Angabepflicht gemäß ESRS 1 Anlage C nicht in Anspruch.

Governance

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Führungsstruktur

Die ÖBB-Holding AG steht an der Spitze des ÖBB Konzerns und ist für die strategische Ausrichtung des Konzerns zuständig. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht im Jahr 2024 aus zwei Personen – Andreas Matthä und Manuela Waldner – die in ihrer Rolle mit der gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit eine ordnungsgemäße Geschäftsführung sicherstellen. Dabei verfolgen sie eine Unternehmensstrategie, die sowohl die Interessen der Republik Österreich als Eigentümerin, wie auch die der Arbeitnehmer:innen berücksichtigt.

Erfahrungen, die für die Sektoren, Produkte und geografische Standorte relevant sind

Mag.a Manuela Waldner studierte Betriebswirtschaft an der Universität Graz und startete ihre berufliche Laufbahn in einem Zivilingenieurbüro für Tiefbau. Nach ihrer Tätigkeit bei einer Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft wechselte sie zum Beratungsunternehmen Boston Consulting Group Austria. Dort war sie von 2009 bis 2023 in unterschiedlichen Positionen tätig (mit Schwerpunkt im Eisenbahn- und Industriesektor) und ab 2019 in den Funktionen als Managing Director und Partnerin. Seit Juli 2023 ist sie Chief Financial Officer (CFO) und Mitglied des Vorstands der ÖBB-Holding AG. Sie ist zusätzlich Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Business Competence Center GmbH. ESRS 2.GOV-1.21.c, 22.c; ESRS G1.GOV-1.5.a, b

Andreas Matthä trat nach seinem Abschluss an der Höheren Technischen Bundeslehranstalt 1982 in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen ein. Nach seiner Tätigkeit in der Bauleitung Wien für Brücken- und Tiefbau war er ab 1986 in der Generaldirektion für die Instandhaltung des Brückenbaus in ganz Österreich verantwortlich. 2002 schloss er das Studium der Unternehmensführung an der FH Wien der WKW ab. Im Jahr 2005 wurde Matthä Prokurist und Geschäftsbereichsleiter für Controlling und Finanzen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Ab 2008 fungierte er als Ressortvorstand für Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG und ab 2009 als Vorstand für Finanzen, Markt und Service. Seit Juli 2016 ist Andreas Matthä Chief Executive Officer (CEO) der ÖBB-Holding AG. Zusätzlich ist er Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG sowie stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Business Competence Center GmbH. Seit 2019 ist Andreas Matthä zudem Präsident des CER (Verband der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften). ESRS 2.GOV-1.21.c, 22.c; ESRS G1.GOV-1.5.a, b

Entsprechend der oben dargestellten Erfahrungen gliedern sich die Geschäftsverteilung und Zuständigkeiten in nachfolgende Ressorts und Aufsichtsratsmandate.

Geschäftsverteilung / Zuständigkeiten ÖBB-Holding AG und Aufsichtsratsmandate¹⁾

Andreas Matthä (CEO)	Manuela Waldner (CFO)
– Konzernstrategie – Unternehmensentwicklung und -organisation – Konzernkommunikation / Newsroom – 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
Aufsichtsratsmandate: – ÖBB-Personenverkehr AG – Rail Cargo Austria AG – ÖBB-Business Competence Center GmbH (Stv.)	Aufsichtsratsmandate: – ÖBB-Infrastruktur AG – ÖBB-Business Competence Center GmbH

¹⁾ ERS 2.GOV-1.22.b, c.

Struktur, Aufgaben und Besetzung der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Holding AG

Der ÖBB Konzern orientiert sich in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und seit April 2014 am Public Corporate Governance Kodex des Bundes (B-PCGK). ERS 2.GOV-1.21.a-e

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane ¹⁾	Aufgaben	Besetzung
Vorstand der ÖBB-Holding AG	– berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig – legt dem Aufsichtsrat bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor – legt Ausrichtung des ÖBB Konzerns in enger Abstimmung mit Aufsichtsrat fest	– bestehend aus zwei Personen (davon eine weiblich)
Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG	– Überwachung des Vorstandes – Bestimmung der Verteilung der Geschäfte – Grundlagen der Tätigkeiten bilden das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie B-PCGK	– acht Kapitalvertreter:innen (davon fünf weiblich), vier Belegschaftsvertreter:innen (davon eine weiblich) – Mitglieder werden unabhängig für maximal fünf Jahre gewählt – vor der Wahl müssen Aufsichtsratsmitglieder alle sonstigen Organfunktionen offenlegen – Sicherstellung einer ausgewogenen Geschlechterverteilung gemäß dem Gleichstellungsgesetz (wird im Sinne des B-PCGK des Bundes erfüllt) – ausgewogene Vertretung von Personen aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft
Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG	– Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie Überwachung der Ausführung der Beschlüsse, Überprüfung der Finanzberichte sowie der Nichtfinanziellen Erklärung gemäß den gesetzlichen Anforderungen – Überwachung des Risikomanagements und Sicherstellung der Setzung von angemessenen Maßnahmen zur Risikominimierung – Sicherstellung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems	– Bestehend aus vier Mitgliedern (davon zwei weiblich) und zwei Belegschaftsvertretern (davon keine weiblich)

¹⁾ ERS 2.GOV-1.22.a, b.

Die Steuerungsaufgaben der Verwaltungs- und Leitungsorgane (Vorstand) werden durch die Tätigkeiten des Aufsichtsorgans (Aufsichtsrat) unterstützt. Der Aufsichtsrat bildet gemeinsam mit dem Vorstand der ÖBB-Holding AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen. Er wird regelmäßig über die

Fortschritte in der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie unterrichtet. Informationen zu Verfahren, Kontrollen und Vorgängen im Bereich der Governance finden sich im Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung“. Weiterführende Informationen zum Risikomanagement des ÖBB Konzerns sind in Kapitel B.2. „Wesentliche Risiken und Ungewissheiten“ des Konzernlageberichts zu finden. ESRs 2.GOV-1.22.c, d

Diversität der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Holding AG
ESRS 2.GOV-1.21.a, b, d, e

	2024
Geschäftsführende Mitglieder in Köpfen	2
<i>davon Frauen in Prozent</i>	50,0
<i>davon Männer in Prozent</i>	50,0
<i>davon divers in Prozent</i>	0
Nicht geschäftsführende Mitglieder ¹⁾ in Köpfen	12
<i>davon Frauen in Prozent</i>	50,0
<i>davon Männer in Prozent</i>	50,0
<i>davon divers in Prozent</i>	0
Vertretung der Beschäftigten in Köpfen	4
<i>davon Frauen in Prozent</i>	25,0
<i>davon Männer in Prozent</i>	75,0
<i>davon divers in Prozent</i>	0
Unabhängige Gremienmitglieder in Prozent	100

¹⁾ Summe der Eigentümervertreter:innen und Belegschaftsvertreter:innen.

Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung der Nachhaltigkeitsaspekte

Ökologische Verträglichkeit und soziale Verantwortung sind in der ÖBB Konzernstrategie genauso verankert wie erfolgreiches Wirtschaften. Um diesem Nachhaltigkeitsanspruch gerecht zu werden, ist das Wissen um die internationalen Vorgaben mittlerweile unerlässlich. Um den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des ÖBB Konzerns nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen zugänglich zu machen, wurde mit Juni 2024 die gesamtkonzernale ESG-Upskilling-Schulung sowohl in Deutsch als auch Englisch ausgerollt. So können sie ihre Verantwortung im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte gemäß der Sorgfaltspflicht und unter Berücksichtigung der ESG-Regulatorik umfassend wahrnehmen. Fokus des ESG-Upskillings liegt auf ÖBB-relevanten Regularien, auf rechtlichen Pflichten und Anforderungen sowie auf potenziellen Risiken, Chancen und dem Mehrwert für die ÖBB. Für die Aufsichtsräte, Vorstände sowie Geschäftsführer:innen des ÖBB Konzerns ist die Teilnahme am ESG-Upskilling verpflichtend. Damit konnte bei den Aufsichtsräten eine Schulungsquote von 100 % erreicht werden. Bei den Vorständen und Geschäftsführer:innen lag die Quote zum Stichtag 31.12.2024 bei 94 %. ESRs 2.GOV-1.22.d, 23.a, b

Information und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitung- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Nachhaltigkeitsverständnis

Nachhaltigkeit bedeutet für die ÖBB, in Generationen zu denken und nicht nur in Geschäftsjahren. Durch die Verknüpfung von erfolgreichem Wirtschaften, ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung werden die Chancen genutzt, die den klimatischen und gesellschaftlichen Wandel begleiten.

Die ÖBB binden seit mehreren Jahren Nachhaltigkeit in alle Konzernabläufe ein – denn Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind mittlerweile zentrale Themen und Anliegen der Bevölkerung, der Kund:innen und Geschäftspartner:innen. Auch das Finanzwesen in Europa treibt unter anderem mit der EU-Taxonomie-Verordnung und der Ende 2022 in Kraft getretenen „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (kurz: CSRD) diese Nachhaltigkeitsentwicklung voran.

Bereits im Jahr 2020 wurde mit der Definition von 17 Nachhaltigkeitsbausteinen die Basis gelegt, um Nachhaltigkeitsmanagement vernetzt im ÖBB Konzern zu verankern und bestehende Strukturen effizient zu nutzen. Die Strukturierung und der Aufbau der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie erfolgte anhand der ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungsdimensionen, auf Grundlage der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals – SDGs) sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer gezielten Stakeholder:innen-Befragung (Wesentlichkeitsanalyse 2018).

Damit bilden die 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie sowie deren Ambitionen, Ziele, Stoßrichtungen und Maßnahmen die Grundlage für das Nachhaltigkeitsmanagement des ÖBB Konzerns. Die Bausteine werden von sechs Grundpfeilern flankiert, welche die prinzipielle Ausrichtung festlegen:

- Nutzung der Chancen, die der sozial-ökologische Wandel bringt
- Monetarisierung von ökologischen Effekten
- Klimaschutz als Wachstumsperspektive
- Ausdauerndes und zukunftsorientiertes Handeln
- Werterhalt statt Wertvernichtung
- Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance bei der Wertschöpfung, bei eingekauften Leistungen und bei der Verlagerung der Mobilität auf Bahn und Bus

Weitere Informationen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie“.

Involvierung der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte

Im ÖBB Konzern wurden interne Strukturen geschaffen, um die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements voranzutreiben und Nachhaltigkeitsthemen im Konzern ganzheitlich zu steuern.

Funktion	Aufgaben ¹⁾
Nachhaltigkeitsboard	Findet mehrmals jährlich statt. Es dient dem Austausch der für die Nachhaltigkeitsagenden zuständigen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen. Inhalt ist die strategische Ausrichtung des Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeit sowie spezifische Nachhaltigkeitsthemen.
Konzernplattform Nachhaltigkeit	Bausteinansprechpartner:innen und Nachhaltigkeitskoordinator:innen (siehe unten) aus der Holding und den Teilkonzernen treffen mehrmals jährlich zusammen. Der Fokus liegt auf konzernübergreifenden Nachhaltigkeitsthemen, Umsetzungsmaßnahmen sowie deren Fortschritt zur Unterstützung der Ziele der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Die Basis bilden Entscheidungen des Nachhaltigkeitsboards.
Nachhaltigkeitsteam der ÖBB Holding AG	Konzernweite Steuerung, Koordination und Monitoring der Themenbereiche „Nachhaltigkeit“ und „Klimaschutz“ sowie die Erstellung und Weiterentwicklung der gesellschaftsübergreifenden ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie.
Bausteinansprechpartner:innen	Fachliche Ansprechpartner:innen für die jeweiligen Themen der 17 Bausteine der Nachhaltigkeit im ÖBB Konzern.
Nachhaltigkeitskoordinator:innen der Gesellschaften	Hauptansprechpartner:innen für alle Fragen rund um Nachhaltigkeit in der jeweiligen Gesellschaft sowie Treiber der operativen Umsetzung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie in der jeweiligen Gesellschaft.

¹⁾ ERS 2.GOV-2.26.a, b.

Nachhaltigkeitsboard		
Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen ÖBB-Holding AG (inkl. Leitung und Team Nachhaltigkeit), ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Immobilien GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Postbus AG, Rail Cargo Group, ÖBB Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH		
Plattform Konzern Nachhaltigkeit		
Ökologische Säule	Soziale & ökonomische Säule	NH-Kommunikation & Corporate Affairs (Marke & Kommunikation)
Kernteam: Nachhaltigkeitskoordinator:innen der ÖBB-Holding und der Tochtergesellschaften inkl. der ökologischen Bausteinverantwortlichen und nominierte:r Betriebsratsvertreter:in Ökologische Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (Zuständigkeiten¹) 1. Klimaschutz & Dekarbonisierungspfade 1a. Dekarbonisierungspfad Mobilität 1b. Dekarbonisierungspfad Gebäude (inkl. ortsfeste Anlagen) 1c. Dekarbonisierungspfad Scope 3-Emissionen HO-O 2. Anpassung an den Klimawandel HO-O 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) HO-O 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Wasser, Fläche / Boden HO-O 5. Artenvielfalt & Biodiversität IN 6. Nachhaltige Beschaffung HO-E 7. Innovation & Technologie HO-S; HO-O 8. Sustainable Finance HO-F	Kernteam: Nachhaltigkeitskoordinator:innen der ÖBB-Holding und der Tochtergesellschaften inkl. der sozialen und ökonomischen Bausteinverantwortlichen und nominierte:r Betriebsratsvertreter:in Soziale und ökonomische Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (Zuständigkeiten¹) 9. Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot HO-S 10. Gesundheit Safety Security HO-P; HO-O; HO-I 11. Vielfalt & Chancengleichheit HO-P 12. Datenschutz Compliance Transparenz Menschenrechte HO-J; HO-L; HO-P; HO-O 13. Soziale Verantwortung & Kooperationen HO-K; WE 14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber HO-P 15. Generationenwandel HO-P 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung HO-S 17. Aus- & Weiterbildung HO-P; IN	Kernteam: Konzernkommunikation, Corporate Affairs, Systemtechnik & Konzernproduktion <i>Koordination Marke & Kommunikation durch bestehende Steuerungsstrukturen von Konzernkommunikation und Public Affairs</i>

¹ Nutzung bestehender Steuerungsstrukturen z. B.: Arbeitsgruppen, Themen-Plattformen etc.

Zuständige Konzernbereiche:

HO: ÖBB-Holding AG
HO-E: Strategischer Konzerneinkauf
HO-F: Konzernfinanzen
HO-I: Strategisches Konzern-IT-Management
HO-J: Konzernrecht
HO-K: Konzernkommunikation / Newsroom

HO-L: Compliance
HO-O: Systemtechnik & Konzernproduktion
HO-P: Strategisches HR-Management
HO-S: Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation
IN: ÖBB-Infrastruktur AG
WE: ÖBB-Werbung GmbH

Um die konzernweiten Anstrengungen zur Steigerung der Nachhaltigkeitsperformance in Zukunft besser steuern zu können, wird das bestehende Kennzahlenmonitoring in den nächsten Jahren zu einem integrierten und automatisierten „Nachhaltigkeitskennzahlensystem“ weiterentwickelt.

Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich aus Gesetz sowie Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Das höchste Kontrollorgan (Aufsichtsrat) hält fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen ab und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen. Im Rahmen dieser werden dem Aufsichtsrat regelmäßig standardisierte Berichte zu den Themenbereichen „Human Resources“, „Compliance“, „Revision“, „Datenschutz“, „Risikomanagement“, „Internes Kontrollsystem“, „Sicherheit“, „Nachhaltigkeit“ und „Diversity“ übermittelt. Zusätzlich zu den standardisierten Berichten sowie Finanz- und Tätigkeitsberichten erhält der Aufsichtsrat in nahezu jeder Aufsichtsratssitzung einen Bericht des Vorstands. Kritischen Themen wird auch mit

Ad-hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet. Das Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken unterliegt weiters der Kontrolle und den Freigaben in den Vorstandssitzungen, über die die Mitglieder der Aufsichtsräte in regelmäßigen Sitzungen informiert werden. ESRS 2.GOV-1.22.c, d; ESRS 2.GOV-2.26.a, b, c

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen sich laufend mit aktuellen Themenstellungen, die sich aus den Kerntätigkeiten wie oben dargestellt ergeben und welche in direktem Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen stehen. Im Juni 2024 fand eine Klausur des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG zum Schwerpunktthema „Nachhaltigkeit“ statt. Weiters wurde im Jahr 2024 nahezu in jeder ordentlichen Aufsichtsratssitzung ein Thema mit Nachhaltigkeitsbezug behandelt. ESRS 2.GOV-2.26.c

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente sowie Sachbezügen zusammen. Die variable Komponente ist leistungsabhängig und basiert auf jährlich zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbarten Zielen. Eine leistungsorientierte Komponente ist auch in den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände und Geschäftsführer:innen der Tochterunternehmen) enthalten. Diese erhalten eine erfolgsabhängige Vergütung in der Höhe von 25 bis 50 % zusätzlich zum Fixum. Die Festlegung der Anreizsysteme erfolgt jährlich neu auf Ebene des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG, der die jeweiligen Zielvereinbarungen genehmigt. ESRS 2.GOV-3.29.a, e

Die Zieldefinition für die variable Vergütung erfolgt über eine Score-Card, die jährlich individuell für jede ÖBB Gesellschaft erstellt wird. Diese enthält klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen, wodurch nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter in die Vergütungspolitik integriert sind. Die Zielgrößen orientieren sich am Gesamtkonzernerfolg, an der Konzernstrategie und an deren Schwerpunkten. Im ÖBB Konzern hatten rund 37 % der variablen Vergütung einen Bezug zu nachhaltigkeitsbezogenen Leistungsparametern. Diese Leistungsparameter beziehen sich auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Kund:innenzufriedenheit, Frauenanteil und Fluktuationsrate sowie den Aufbau eines integrierten und automatisierten Nachhaltigkeitskennzahlensystems. ESRS 2.GOV-1.22.d; ESRS 2.GOV-3.29.b, c, d

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine an nachhaltigkeitsbezogene Leistungskennzahlen geknüpfte Anreize. Darüberhinausgehende Informationen zur Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstandes, der Topführungskräfte sowie der Aufsichtsratsmitglieder finden sich in der Erläuterung 32 zum Lagebericht sowie dem Corporate Governance Bericht des ÖBB Konzerns. ESRS 2.GOV-3.29.b

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Die wichtigsten Aspekte und Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht werden im Folgenden mit Verweis auf die relevanten Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung angegeben:

Kernelemente der Sorgfaltspflicht ¹⁾	Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung
a. Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	– GOV-1 Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane – GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen – GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme – SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“; E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ – Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz“, „Menschenrechte“, „Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)“, „Fairer Wettbewerb und Transparenz“ sowie „Verantwortung in der Besteuerung“ befinden sich im Anschluss an diese Tabelle

¹⁾ ESRS 2.GOV-4.30, 32.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht ¹⁾	Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung
b. Einbindung der betroffenen Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung	– GOV-2 Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen – SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger in den Kapiteln: E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ – IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“ und E.4 Unternehmenspolitik – G1 „Unternehmensführung“ – ESRS 2 Mindestangabepflicht im Zuge der Angabe von Konzepten in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“; E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ – Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz“, „Menschenrechte“, „Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)“, „Fairer Wettbewerb und Transparenz“ sowie „Verantwortung in der Besteuerung“ befinden sich im Anschluss an diese Tabelle
c. Identifizierung / Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	– IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“ und E.4 Unternehmenspolitik – G1 „Unternehmensführung“ – SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln: G.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“; G.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
d. Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	– ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Maßnahmen in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“; E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“
e. Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	– ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Kennzahlen in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E2 „Umweltverschmutzung“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“; E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ – ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Zielen in den Kapiteln: E.2 Umweltinformationen – E1 „Klimawandel“, E4 „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, E5 „Kreislaufwirtschaft“; E.3 Sozialinformationen – S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“, S2 „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, S3 „Betroffene Gemeinschaften“ und S4 „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“

¹⁾ ESRS 2.GOV-4.30, 32.

Weitere Informationen zu a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell und b) Einbindung der betroffenen Interessensgruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung:

Soziale Mindestschutzstandards

Der soziale Mindestschutz umfasst die Einhaltung von Menschenrechten und Arbeitnehmer:innenrechten, sowie Maßnahmen gegen Bestechung, Korruption, unfairen Wettbewerb und Steuervermeidung. Die Einhaltung des sozialen Mindestschutzes wird durch die Implementierung von internen Prozessen gewährleistet.

Der ÖBB Konzern handelt in allen Unternehmensstandorten in Österreich, in Europa und außerhalb Europas (ein Standort) gemäß der gesetzlichen Vorschriften. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundesverfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der ÖBB Konzern auch zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards“ und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Menschenrechte

Der ÖBB Konzern bekennt sich zu den Menschenrechten, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und zur Einhaltung der Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (kurz „ILO“) gegenüber Mitarbeiter:innen. Insbesondere lehnt der ÖBB Konzern jedwede Form der Gewalt gegenüber Mitarbeiter:innen, insbesondere Folter (ILO 29), Kinderarbeit (ILO 138,182) und Zwangsarbeit (ILO 29,105) ab. Auch erkennt der ÖBB Konzern das Recht auf Arbeitnehmer:innenvertretung (ILO 87) und Kollektivverhandlung (ILO 98) an. Im Rahmen seiner unternehmerischen Fürsorgepflicht tritt der ÖBB Konzern für den Schutz der körperlichen Unversehrtheit seiner Mitarbeiter:innen ein. ESRS S1-1.20, 21, 22; ESRS S1-2.27.d; ESRS S4-16.b, c, 17

Um die eigenen Richtlinien an den aktuellen Stand der internationalen Vorgaben anzupassen, wurden bestehende Policies (Code of Conduct, Supplier Code of Conduct, ÖBB interne Gleichstellungspolicy) im Jahr 2024 auf Grundlage einer Marktumfeldanalyse sowie einer Überprüfung der oben genannten internationalen Rahmenwerke überarbeitet.

- Ergänzungen zum Bereich „Menschenrechte“ finden sich in folgenden Kapiteln Informationen zur Gleichstellung sowie konkrete Vorgaben, Maßnahmen und Beschwerdemechanismen hinsichtlich Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion im ÖBB Konzern finden sich in Kapitel E.3. „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte im Unternehmen“.
- Informationen zum Compliance-Management und dem Schutz von Hinweisgeber:innen finden sich in Kapitel E.4 „Governance Informationen“
- Informationen zu Kontroll- und Beschwerdemechanismen finden sich in den jeweiligen Kapiteln bei E.3. „Soziale Informationen“ sowie E.4 „Governance Informationen“

Außerhalb Österreichs betrifft das Thema vor allem die Rail Cargo Group, international sind rd. 4.200 Mitarbeiter:innen in 15 Ländern für die Group tätig. Bereits im Jahr 2019 haben die Vorstände der Rail Cargo Group sowie die jeweiligen Geschäftsführer:innen die „Children's Rights, Human Rights and Forced Labour Policy“ unterschrieben. Die eingeführte Menschenrechtspolitik soll die Menschenrechte aller Mitarbeiter:innen an allen Standorten sicherstellen und menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken wie beispielsweise Kinderarbeit, Zwangsarbeit, aber auch Menschenhandel und Ausbeutung ausschließen.

Im gesamten ÖBB Konzern gab es bei Mitarbeiter:innen, Dienstleister:innen und Lieferanten sowie Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in der Vergangenheit keinen menschenrechtsbezogenen Anlassfall, um über die beschriebenen Maßnahmen, Policies und Prozesse hinausgehend weitere spezifische Abhilfemaßnahmen bzw. zusätzliche Maßnahmen zu implementieren. ESRS S1-20.c, 21, 22; ESRS S4-16.b, c, 17

Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)

Der Schutz der Privatsphäre von Kund:innen sowie die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) durch eine rechtmäßige, transparente und zweckgebundene Verarbeitung personenbezogener Daten hat hohe Priorität im ÖBB Konzern. Strikte Maßnahmen zur Datenminimierung, Vertraulichkeit und Sicherheit stellen den verantwortungsvollen Umgang mit sensiblen Informationen sicher. Zudem werden die Rechte betroffener Personen (wie Auskunft, Berichtigung und Löschung) umfassend gewahrt. ESRS S4.16.b, c, 17

Fairer Wettbewerb und Transparenz

Der ÖBB Konzern bekennt sich ohne Einschränkung zum fairen Wettbewerb und achtet die rechtlichen Rahmenbedingungen des freien Wettbewerbs.

Die ÖBB Gesellschaften haben bei ihrer Geschäftstätigkeit im jeweiligen Land das nationale und bei Mitgliedschaft in der EU oder dem EWR ebenso das europäische Kartellrecht sowie das nationale Sonderwettbewerbsrecht zu beachten. Unlautere Geschäftspraktiken, Preisabsprachen oder Marktmanipulation werden nicht toleriert. Die Einhaltung dieser Standards wird durch interne Compliance-Systeme, regelmäßige Schulungen für Mitarbeiter:innen sowie durch externe Prüfungen sichergestellt.

Verantwortung in der Besteuerung

Der ÖBB Konzern trägt als einer der größten Arbeitgeber Österreichs wesentlich zum Steueraufkommen bei und bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Steuerpolitik. Steuervermeidung oder aggressive Steuerplanung werden abgelehnt. Sämtliche Steuerzahlungen erfolgen gemäß der geltenden Gesetzen und in dem Land, in dem die wirtschaftliche Wertschöpfung stattfindet.

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Chancen- und Risikomanagement stellt ein zentrales Instrument der Unternehmenssteuerung dar und begleitet wesentliche Geschäftsprozesse sowie Finanzpositionen innerhalb des Konzerns. Dabei werden identifizierte Risiken und Chancen kontinuierlich bewertet, um gezielte Steuerungsmaßnahmen zu ermöglichen. ESRs 2.GOV-5.36.a

Die Prozesse des Chancen- und Risikomanagements sind durch konzernweite Richtlinien und ein verbindliches Management-Handbuch geregelt. Risiken werden nur eingegangen, wenn ihre Auswirkungen abschätzbar sind und sie einen Mehrwert für das Unternehmen bieten. Alle identifizierten Risiken werden regelmäßig qualitativ und quantitativ hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkungen bewertet. Dabei erfolgt eine Synchronisation mit den Planungsprozessen, um eine aktuelle und realistische Einschätzung sicherzustellen. Priorisierte Risiken werden gezielt gesteuert, um deren potenzielle Auswirkungen zu minimieren. ESRs 2.GOV-5.36.b

Werkzeuge zur Risikobewertung

Die zentrale Risikoplattform dient der Erfassung, Bewertung und Steuerung relevanter Risiken, eine speziell entwickelte Risikomanagementsoftware unterstützt die Prozessüberwachung und Konsolidierung der ermittelten Risiken. Aus der Plattform werden Berichte für die Unternehmensführung abgeleitet. Gemeinsam mit den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bilden die ermittelten Risiken die Grundlage der Berichtspflichten zur Nachhaltigkeit. Die Risikoplattform wird 2025 um ein ESG-Modul erweitert. Weitere Informationen zur Verbindung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit dem Risikomanagement des Konzerns finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“. ESRs 2.GOV-5.36.a

Im ÖBB Konzern ist ein internes Kontrollsystem (IKS) implementiert. Dieses umfasst die Identifikation, Analyse, Bewertung, Steuerung, Überwachung, Dokumentation und Kommunikation relevanter Prozesse, Risiken und Kontrollen. Das IKS erfüllt konzernweit Mindeststandards, um die einheitliche Implementierung sicherzustellen. Zur kontinuierlichen Verbesserung und zur Erfüllung gesetzlicher Anforderungen werden regelmäßig Projekte unter externer Begleitung durchgeführt. ESRs 2.GOV-1.22.c; ESRs 2.GOV-5.36.a

Die internen Kontrollsysteme für die Nachhaltigkeitsberichterstattung sind im konzernweiten IKS integriert. Zu den zentralen Risiken im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung gehören die Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten, die Schätzungsmethodik sowie die Verfügbarkeit von Informationen. Zusätzlich müssen klare Systemgrenzen definiert werden, um Doppelzählungen zu vermeiden. Diese Risiken werden durch strukturierte interne Kontrollsysteme, eine einheitliche Vorgehensweise im Konzern sowie standardisierte Berichtsprozesse adressiert. Die Konsolidierungslogik basiert auf dem Beteiligungsspiegel, der sicherstellt, dass Systemgrenzen eingehalten werden und ein einheitliches Verständnis für die Kennzahlenerhebung gewährleistet ist. Maßnahmen zur Qualitätssicherung unterstützen die Einhaltung dieser Vorgaben. ESRs 2.GOV-5.36.c

Einbindung der Risikobewertung

Die Ergebnisse der Risikobewertung werden kontinuierlich in relevante Geschäftsprozesse eingebunden und fließen in die Entscheidungsfindung der jeweiligen Fachabteilungen ein. Einzelrisiken und -chancen werden sowohl in der Risikoplattform geprüft als auch von Fachexpert:innen bewertet. In der Folge werden die konsolidierten Ergebnisse der Risikoanalysen in einem Bericht für den Vorstand der ÖBB-Holding AG zusammengefasst, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage werden den Aufsichtsräten sowie den eingesetzten Prüfungsausschüssen der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Unternehmensführung jederzeit über die aktuelle Risikolage und Steuerungsmaßnahmen informiert ist. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt in enger Abstimmung mit den Planungs- und Berichterstattungsprozessen. ESRs 2.GOV-2.26.b; ESRs 2.GOV-5.36.d, e

Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die ÖBB-Holding AG fungiert als Muttergesellschaft der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und ist für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich. Sämtliche Anteile werden zu 100 % von der Republik Österreich gehalten, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (Stand 31.12.2024).

Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile an drei Tochtergesellschaften:

- ÖBB-Personenverkehr AG (Mobilitätsdienstleistungen auf Schiene und Straße)
- Rail Cargo Austria AG (internationaler Schienengüterverkehr)
- ÖBB-Infrastruktur AG (Bau und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur)

Zusätzlich gibt es spezialisierte Tochtergesellschaften:

- ÖBB-Business Competence Center GmbH (Shared Services in IT, Personalwesen, Einkauf, Rechnungswesen)
- ÖBB-Werbung GmbH (Marketing und Werbeflächenvermarktung)
- ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Liquiditätssteuerung und Finanzierungsdienstleistungen)

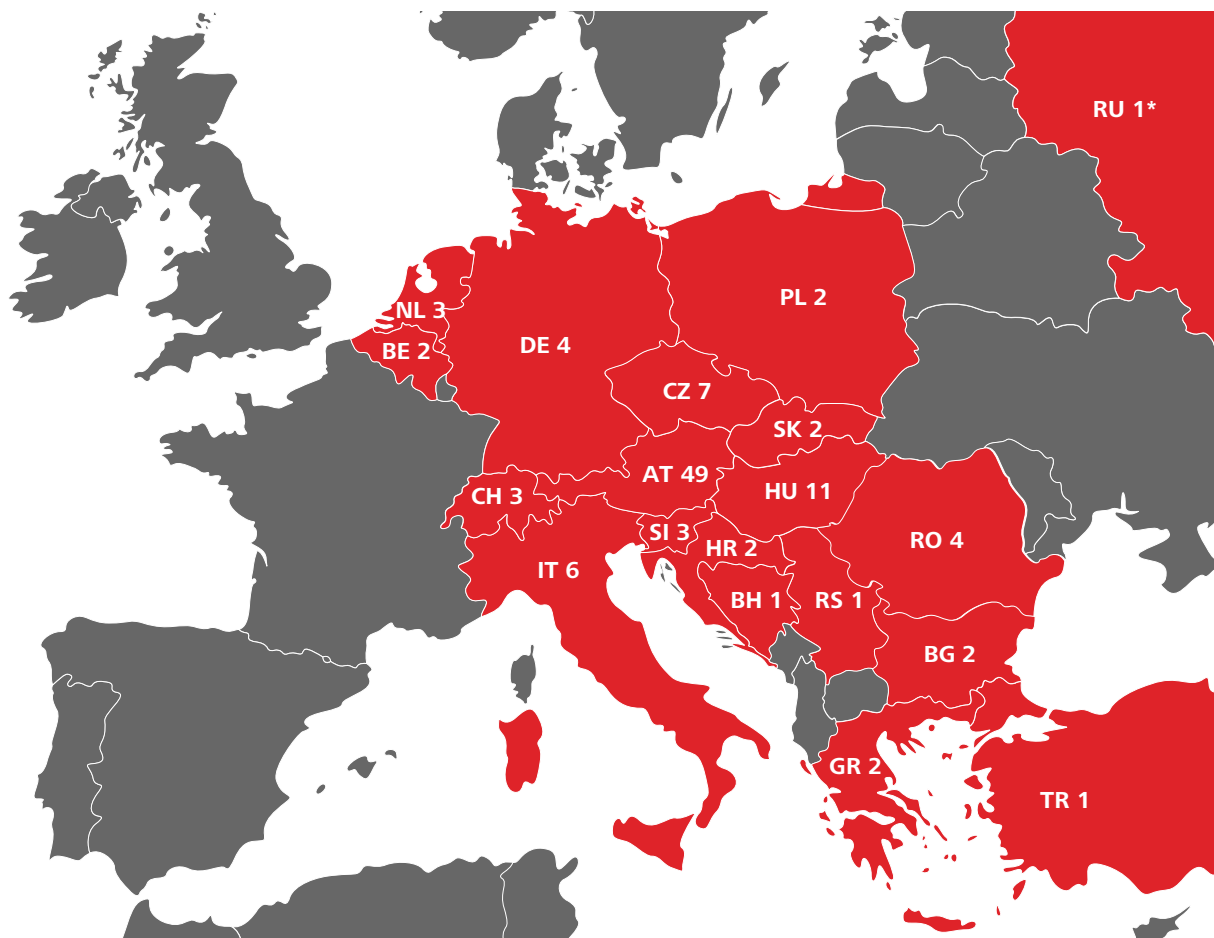
Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG sind die Ausübung der Anteilsrechte und die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB Konzerns. Das beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. ERS 2.SBM-1.40.a

Die Tätigkeitsfelder der Tochtergesellschaften umfassen Folgendes:

- ÖBB-Personenverkehr AG
 - Führender Mobilitätsanbieter in Österreich auf der Schiene und am Busmarkt
 - Koordination von Angebot, Vertrieb, Finanzierung und Leistungserstellung
 - Enge Zusammenarbeit mit der Österreichischen Postbus AG
- Rail Cargo Austria AG
 - Internationale Güterverkehrstochter der ÖBB
 - Präsenz in zahlreichen europäischen Ländern mit Eigentraktion
 - Marktführer in Österreich und zweitgrößter Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr
 - Spezialisiert auf umweltfreundliche, kosteneffiziente Transport- und Logistiklösungen
- ÖBB-Infrastruktur AG
 - Betreibt rund 1.027 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur
 - Infrastruktur steht sowohl der ÖBB als auch konzernfremden Eisenbahnunternehmen zur Verfügung
 - Immobilienverwaltung durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Zusätzlich bieten die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH Leistungen in Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an. Der ÖBB Konzern beschäftigt 47.484 Mitarbeiter:innen (Stichtag 31.12), davon rund 87 % in Österreich und rund 5 % in Ungarn. Detailliertere Kennzahlen zu den Arbeitskräften und die Aufteilung nach geografischen Gebieten finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“. ERS 2.SBM-1.40.a

Außerhalb Österreichs hält der ÖBB Konzern Beteiligungen an 58 Gesellschaften in 19 Ländern, die abgesehen von einer Beteiligung in China ihren Sitz in folgenden rot dargestellten Staaten haben:



*) Zum ÖBB Konzern gehört ein Tochterunternehmen der Rail Cargo Group mit Sitz in Russland, bei dem sich die Umsatzerlöse und die Unternehmensgröße aufgrund der eingeschränkten Geschäftstätigkeit vermindert haben. Es erfolgt eine eingeschränkte Fortführung des Geschäftsbetriebs im Sinne der von der Rail Cargo Group festgelegten Vorgehensweise im Rahmen der Sanktionspakete, die strengstens befolgt und regelmäßig überprüft werden.

Der ÖBB Konzern ist in den bedeutenden Märkten des Personenverkehrs, Güterverkehrs und der Schieneninfrastruktur tätig und bedient eine Vielzahl von Kund:innengruppen.

Personenverkehr: Die ÖBB bedienen sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr in Österreich und über nationale Grenzen hinaus. Wichtige Märkte sind der innerösterreichische Bahnverkehr sowie grenzüberschreitende Verbindungen in Nachbarländer wie Deutschland, die Schweiz und Tschechien. Hauptkund:innengruppen sind Pendler:innen, Freizeit- und Geschäftsreisende sowie Inhaber:innen des Klimatickets, dessen Nutzerzahlen 2024 auf über 300.000 gestiegen sind. ESRs 2.SBM-1.40.a, f

Güterverkehr: Die ÖBB sind ein zentraler Akteur im europäischen Schienengüterverkehr, insbesondere im alpenquerenden Verkehr sowie im internationalen Transport zwischen West-, Süd- und Osteuropa. Der Modalanteil der Schiene am österreichischen Güterverkehr stieg 2024 auf 28,0 %. Zu den bedeutenden Kundengruppen zählen Industrie- und Logistikunternehmen, insbesondere aus den Bereichen Automobil, Chemie, Stahl und Handel. ESRs 2.SBM-1.40.a, f

Schieneninfrastruktur: Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt das österreichische Schienennetz, das sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr essenziell ist. 2024 wuchs die Betriebsleistung um 3,1 %, getrieben vom gestiegenen Personenverkehr. Hauptnutzer:innen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, sowohl innerhalb des ÖBB Konzerns als auch private Bahnbetreiber, die das Netz für ihre Transportleistungen nutzen. ESRs 2.SBM-1.40.a, f

Es werden keine Einnahmen aus den Sektoren fossile Brennstoffe, Herstellung von Chemikalien, umstrittene Waffen oder Anbau und Produktion von Tabak lukriert. Die Umsatzentwicklung des ÖBB Konzerns wird in den Erläuterungen des Lageberichts dargestellt. ESRs 2.SBM-1.40.d, 41

Wertschöpfungskette



Die dargestellte Grafik gibt einen Einblick in die Wertschöpfungskette des ÖBB Konzerns. Aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette erfolgt die Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen, wie z.B. der Erwerb von Schienen- und Nutzfahrzeugen oder die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette finden sich Kund:innen sowie Unternehmen, die Dienstleistungen im Bus und Logistiklösungen auf der Schiene in Anspruch nehmen. Weitere Informationen zur Wertschöpfungskette werden in den einzelnen Themen-Standards gemacht. Eine detailliertere Erhebung und Analyse der Wertschöpfungskette startet im Jahr 2025. ESRs 2.SBM-1.42.a, b, c

Prozess zur Strategieentwicklung im ÖBB Konzern

Der Strategieentwicklungsprozess beginnt in der ÖBB-Holding AG. Sie gibt den strategischen Rahmen vor – ggf. inklusive Funktionalstrategien zu speziellen Themenstellungen, unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen und der relevanten Rahmenbedingungen für alle Konzerngesellschaften. Die Konzerngesellschaften entwickeln innerhalb dieses Rahmens ihre Gesellschaftsstrategien auf Geschäftsfeld- und Funktionalebene – auf welcher Maßnahmen (u.a. Projekte) definiert werden. Aus den Geschäftsfeld- und Funktionalstrategien ergibt sich für jede Konzerngesellschaft eine konkretisierte – mit Maßnahmen hinterlegte – Gesellschaftsstrategie, die wiederum in die ÖBB Konzernstrategie einfließt. Die Sicherstellung der Umsetzung von Konzern- und Gesellschaftsstrategien erfolgt im Zuge von teilkonzernübergreifenden Programmen und / oder des Projektportfoliomanagements sowie der Kaskadierung von Zielvereinbarungen, insbesondere im Rahmen des Team-Ziel-Dialogs. Der konzernweite Strategieprozess wird alljährlich oder bei Bedarf durch die Organisationseinheit Konzernstrategie initiiert. Dabei überprüfen die Konzerngesellschaften ihre Gesellschaftsstrategien auf Aktualität und adaptieren diese gegebenenfalls. In Kapitel B.1. des Konzernlageberichts wird die Unternehmensstrategie abgebildet. Detaillierte, strategisch relevante Informationen zu wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken werden in den zugehörigen themenspezifischen ESRS erläutert.

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurde 2020 als Funktionalstrategie im ÖBB Konzern implementiert. Sie basiert auf 17 Bausteinen, welche die Grundlage für die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit im ÖBB Konzern bilden und das Engagement für eine nachhaltige Zukunft aufzeigen. ERS 2.SBM-1.40.g

1. Klimaschutz | Reduktion von Treibhausgasen durch Maßnahmen wie die Bestellung elektrisch betriebener Züge und die Steigerung der Energieautarkie im Bahnstrom bis 2030. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“

2. Anpassung an den Klimawandel | Resilienzsteigerung der Infrastruktur gegen klimatische Herausforderungen, etwa durch hitzeresistente Materialien. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“ bei „Anpassung an den Klimawandel“.

3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) | Verringerung von Lärmbelastungen und Schadstoffausstößen durch technische Innovationen und moderne Fahrzeuge. Nähere Informationen finden sich in den Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Umweltverschmutzung“ sowie in Kapitel E.3 „Soziale Information“ unter „Betroffene Gemeinschaften“.

4. Ressourcenmanagement, Abfall, Wasser, Fläche / Boden | Effiziente Ressourcennutzung, Abfallvermeidung und nachhaltige Flächennutzung im gesamten Konzern. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ und „Kreislaufwirtschaft“.

5. Artenvielfalt & Biodiversität | Schutz von Ökosystemen entlang der Bahnstrecken durch Renaturierungsprojekte und Biodiversitätsmaßnahmen. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“.

6. Nachhaltige Beschaffung | Integration von Umwelt- und Sozialkriterien in die Lieferkette, um nachhaltige Standards zu gewährleisten. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ und in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ bei „Management der Beziehung zu Lieferanten“.

7. Innovation & Technologie | Förderung von Forschung und Entwicklung, etwa im Bereich alternativer Antriebe und digitaler Lösungen. Nähere Informationen finden sich in den Maßnahmen in den jeweiligen Kapiteln der Themenstandards.

8. Sustainable Finance | Einsatz nachhaltiger Finanzierungsinstrumente für die Gesellschaften des ÖBB Konzerns. Nähere, unternehmensspezifische Informationen finden sich in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ bei „Unternehmensspezifischen Informationen“.

9. Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot | Gewährleistung eines barrierefreien und bezahlbaren Mobilitätsangebots für alle Bevölkerungsgruppen. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“.

10. Gesundheit, Safety & Security | Sicherstellung von Sicherheit und Gesundheitsschutz für Mitarbeitende und Kund:innen. Nähere Informationen finden sich in den Kapiteln E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“ und unter „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“.

11. Vielfalt & Chancengleichheit | Förderung einer inklusiven Unternehmenskultur durch Programme für Diversität und Chancengleichheit. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“.

12. Datenschutz, Compliance, Transparenz & Menschenrechte | Strikte Einhaltung von Compliance-Regeln sowie Schutz persönlicher Daten und Menschenrechte. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“, in Kapitel E.3. „Soziale Information“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“, „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ und „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ sowie in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“.

13. Soziale Verantwortung & Kooperationen | Unterstützung von sozialen Projekten und Zusammenarbeit mit Gemeinden sowie der Zivilgesellschaft. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Nachhaltigkeitsverständnis“ und „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“.

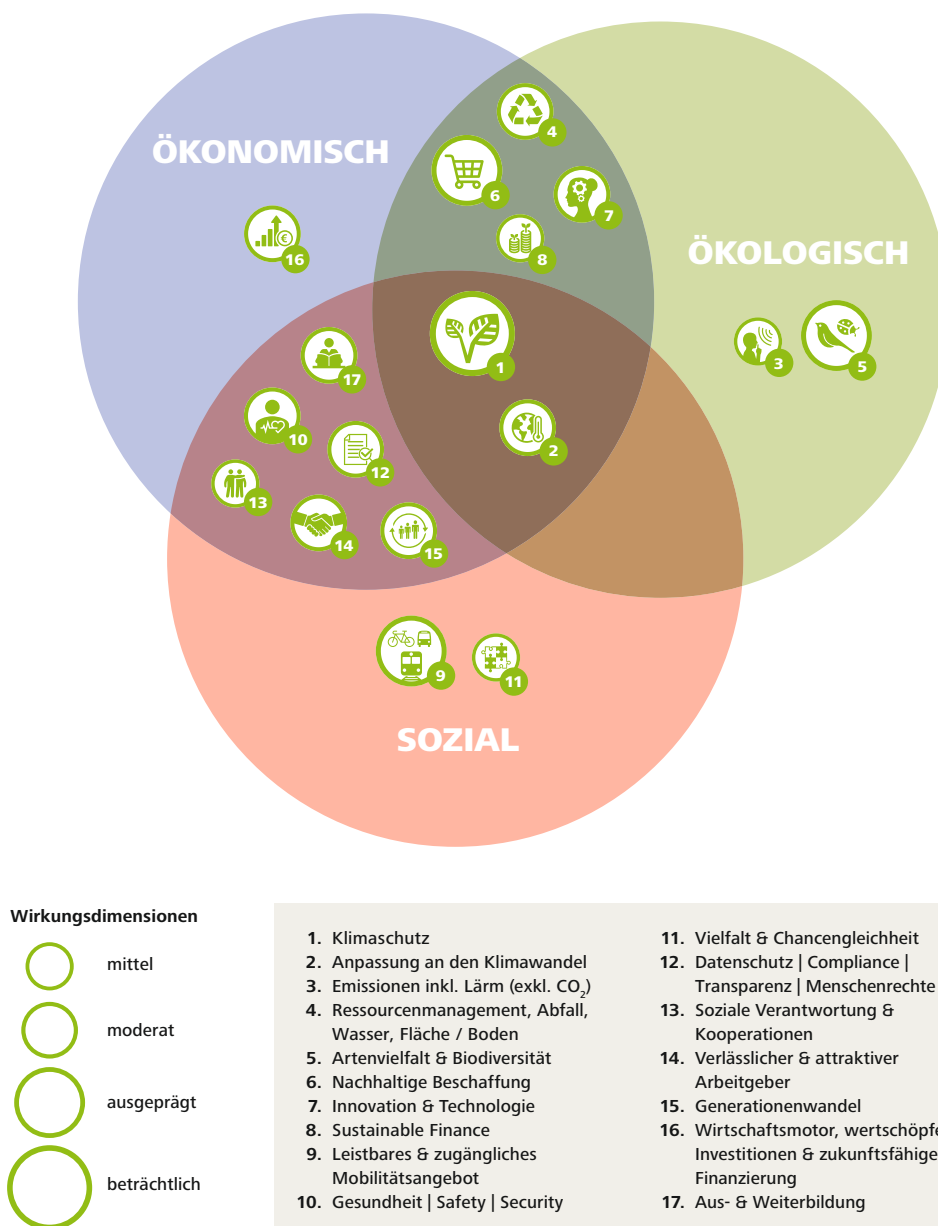
14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber | Schaffung eines motivierenden Arbeitsumfelds durch gezielte Benefits und Weiterbildungsangebote. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“.

15. Generationenwandel | Anpassung an demografische Veränderungen durch neue Arbeitsmodelle und Nachwuchsförderung. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“.

16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung | Beitrag zur Wirtschaft durch Investitionen in nachhaltige Projekte und Infrastruktur. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“, „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, „Betroffene Gemeinschaften“ und „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“.

17. Aus- & Weiterbildung | Kontinuierliche Qualifizierung der Mitarbeitenden, um Fachkräfte für die Zukunft auszubilden. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen“ unter „Arbeitskräfte des Unternehmens“ und in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“.

Die Strategie verknüpft die Dimensionen der 17 Bausteine in einem ausgewogenen Verhältnis, um die langfristige Resilienz und Nachhaltigkeit des Unternehmens zu gewährleisten. Sie wird aktuell einem Review unterzogen, um einerseits strategisch notwendige Anpassungen vorzunehmen, aber auch um die Anforderungen der ESRS (z.B. kurz-, mittel- und langfristige Ziele) präziser in der Nachhaltigkeitsstrategie zu verankern. Eine Freigabe der aktualisierten ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wird mit Mitte 2025 erfolgen. Die aktuell gültigen, im ÖBB Konzern festgelegten Nachhaltigkeitsziele sind in den jeweiligen Zieletabellen der Themenstandards in den Kapiteln E.2 „Umweltinformationen“, E.3 „Soziale Informationen“ und E.4 „Governance Informationen“ dargestellt. Zusätzlich finden sich die wichtigsten Elemente für 2025 in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“. ESRS 2.SBM-1.40.e, g



ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie | 17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den drei Säulen der Nachhaltigkeit.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Der ÖBB Konzern ist ein bedeutender Mobilitätsdienstleister, der sowohl Menschen als auch Güter in Österreich und Europa bewegt. Im Rahmen seiner vielfältigen Tätigkeiten und seiner Rolle als Unternehmen von öffentlichem Interesse setzt der Konzern auf einen intensiven Dialog mit internen und externen Stakeholder:innen, um Vertrauen aufzubauen, nachhaltige Handlungen zu fördern und gesellschaftliche Akzeptanz für sein unternehmerisches Handeln zu schaffen. Dabei wird besondere Aufmerksamkeit darauf gelegt, für welche Interessengruppen welche Aspekte von hoher Signifikanz sind, um so den offenen Dialog zu fördern.

Die Stakeholder:innen des ÖBB Konzerns umfassen eine breite Vielfalt:

- **Interne Stakeholder:innen:** Mitarbeiter:innen, Führungskräfte und Betriebsrät:innen
- **Externe Stakeholder:innen:** Kund:innen, Investor:innen, Lieferanten, Sozialpartner, politische Akteur:innen und Interessenvertretungen

Ein transparenter Austausch mit diesen Stakeholder:innen und Interessensgruppen ist essenziell für die strategische Planung, insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen. Im Zuge der Erstellung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse spielt die Identifikation und Einbindung relevanter Stakeholder:innen und Interessensgruppen eine bedeutende Rolle. Nach den ERS 1 „Allgemeine Anforderungen“, Abschnitt 3.1 wird dabei in zwei Hauptgruppen unterschieden: ERS 2.SBM-2.45.a, b

- **Betroffene Interessengruppen** sind jene, deren Interessen von den Tätigkeiten des Unternehmens und seinen direkten und indirekten Geschäftsbeziehungen in seiner gesamten Wertschöpfungskette betroffen sind oder betroffen sein könnten
- **Nutzer:innen von Nichtfinanziellen Nachhaltigkeitserklärungen**, sind jene juristische Personen, die auch Hauptnutzer:innen der allgemeinen Finanzberichterstattung sind (z. B. Investor:innen, Kreditgeber:innen etc.). Durch den aktiven Einsatz von Dialogplattformen, Befragungen und weiteren Initiativen stellt der ÖBB Konzern sicher, dass die Anliegen und Erwartungen der Stakeholder:innen frühzeitig berücksichtigt und in die Unternehmensstrategie integriert werden. Dieser Austausch bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und strategisches Handeln.

Mit Abschluss des Berichtsjahres 2024 gab es keine Änderungen der Strategie oder des Geschäftsmodells. ERS 2.SBM-2.45.c

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig über die Standpunkte der Stakeholder:innen informiert. Die wichtigsten Informationen der diversen Stakeholder:innen-Gruppen erlangt der Konzern über die vielfach vorhandenen Kommunikationskanäle, wie z. B. Stakeholder:innen-Round-Table, Kund:innenumfragen, Mitarbeiter:innenumfragen oder Austauschrunden mit Interessenvertreter:innen (Umwelt-NGOs, Fahrradlobby, Politik). ERS 2.SBM-2.45.d

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Befragung interner Expert:innen sowie die Einbindung von internen und externen Stakeholder:innen ergaben, dass folgende Themen den ÖBB Konzern wesentlich betreffen: „E1 – Klimawandel“, „E2 – Umweltverschmutzung“, „E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, „E5 – Kreislaufwirtschaft“, „S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens“, „S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, „S3 – Betroffene Gemeinschaften“, „S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“, „G1 – Unternehmenspolitik“. Die Ergebnisse der Befragung und Einbindung bestätigten bereits bekannte und im Fokus stehende Schwerpunkte.

In jedem themenspezifischen Kapitel findet sich eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit weiteren Informationen (unter anderem zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Zeithorizont und unternehmensspezifischen Angaben). ERS 2.SBM-3.48.a, c, h

Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ERS gibt es keine Änderungen bei den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ERS 2.SBM-3.48.g

Das Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bzw. die gewonnenen Erkenntnisse zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen fließen in das geplante Update der konzernweiten ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2025 ein. ERS 2.SBM-3.48.b

Informationen, die konkret mit der Anforderung aus ERS 2 SBM-3 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“ in Verbindung stehen, finden sich in dem gleichnamigen Unterkapiteln der folgenden Topics / Kapitel:

- E1 Klimawandel
- E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
- S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
- S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- S3 Betroffene Gemeinschaften
- S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Der ÖBB Konzern nimmt im Zuge der Offenlegung der erwarteten finanziellen Effekte die Übergangsbestimmung gemäß ERS 1 „Allgemeine Anforderungen“, Anlage C „Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten“ in Anspruch. ERS 2.SBM-3.48.e

In Bezug auf die aktuellen finanziellen Effekte der wesentlichen Risiken und Chancen auf seine Finanzlage, Ertragslage und Zahlungsströme sowie die wesentlichen Risiken und Chancen bei denen im nächsten Berichtszeitraum ein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte der im zugehörigen Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten besteht, kann Folgendes berichtet werden: Wenn der ÖBB Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es in Folge wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit einem Abfluss von Ressourcen einhergeht und auf dieser Grundlage eine verlässliche Schätzung des Betrags für die Rückstellung möglich ist, dann werden für diese finanziellen Effekte in der Konzernbilanz Rückstellungen gebildet. Dabei werden bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Nähere Informationen dazu werden in Erläuterung 26 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss gemacht. Verpflichtungen, deren Höhe nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann oder Verpflichtungen, für die der Abfluss von Ressourcen zur Regulierung nicht wahrscheinlich ist, werden in Eventualverbindlichkeiten (siehe Erläuterung 28) in den Erläuterungen zum Konzernabschluss dargestellt. Alle übrigen Risiken und Chancen werden außerhalb der bilanziellen Berücksichtigung im Rahmen des Chancen- und Risikomanagement des ÖBB Konzerns, das alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen begleitet und dessen Ziel es ist, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, festgehalten. ESRs 2.SBM-3.48.d

Die ÖBB sind mit ihren Assets im Bahnbetrieb und in der Schieneninfrastruktur auf Langfristigkeit ausgelegt. Diese langfristige Ausrichtung begünstigt die Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens. Ein zentrales Steuerungsinstrument im ÖBB Konzern ist das Chancen- und Risikomanagement. Alle identifizierten Chancen und vor allem Risiken werden regelmäßig in Bezug auf potenzielle Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkungen bewertet, sowie etwaige daraus resultierende und notwendige Gegensteuerungsmaßnahmen gesetzt. Die Analyse von Risiken durch höhere Gewalt und Naturgefahren gehört bereits seit Jahren zum Risikomanagement des Konzerns. Angesichts zunehmender Extremwetterereignisse und längerer Hitzewellen gewinnt auch eine langfristige Betrachtung von Klimarisiken an Bedeutung und stärkt bei adäquater Gegensteuerung damit die Belastbarkeit des Konzerns weiter. Durch die Fokussierung auf eine nachhaltige Steigerung der Kapazitäten, der Qualität und der Resilienz des Bahnsystems werden bedarfsgerechte Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen kontinuierlich weiterentwickelt. Eingebunden in transeuropäische Schienennetze verbinden die ÖBB nicht nur Menschen und Regionen, sondern sind auch ein bedeutender Wirtschaftsmotor und übernehmen Verantwortung als verlässlicher Partner in der Logistikkette der Wirtschaftsstandorte. Aus der Analyse der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen zeigt sich, dass die grundlegende strategische Ausrichtung des Geschäftsmodells des ÖBB Konzerns nachhaltig langfristig und zukunftsfit ausgerichtet ist. ESRs 2.SBM-3.48.f

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angaben zum Verfahren für die Wesentlichkeitsanalyse

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Der Prozess zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen des ÖBB Konzerns sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette orientiert sich am Leitfaden der EFRAG „Implementation Guidance – EFRAG IG 1 – Materiality Assessment“. ESRs 2.IRO-1.53.b

Die Wesentlichkeitsanalyse ist seit vielen Jahren ein Fixpunkt der Nachhaltigkeitsstrategie des ÖBB Konzerns und wurde zuletzt 2021 durchgeführt. Sie wurde nun an die Anforderungen der ESRs bezüglich der Ermittlung von Auswirkungen, Chancen und Risiken sowie der Einbindung der Interessensträger:innen angepasst und erfährt auch in Zukunft eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Die Bewertung der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse erfolgt regelmäßig und liefert wichtige Erkenntnisse zur Ausrichtung der Nachhaltigkeitsthemen des ÖBB Konzerns. ESRs 2.IRO-1.53.h

Prozess zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Zu Beginn der doppelten Wesentlichkeitsanalyse definieren die verantwortlichen Risikomanager:innen, Nachhaltigkeitskoordinator:innen und Vertreter:innen aller Teilkonzerngesellschaften unter der Leitung des Nachhaltigkeitsteams der ÖBB-Holding AG je eine Arbeitsgruppe zu den 10 ESRs-Themen. Die Arbeitsgruppen setzen sich aus Mitarbeitenden mit Themen-Expertise zu ESRs Themen, dem Nachhaltigkeitsmanagement der unterschiedlichen Teilkonzerngesellschaften und der ÖBB-Holding AG, sowie Kolleg:innen aus dem Risikomanagement zusammen, um einen teilkonzernübergreifenden Blick zu gewährleisten.

In einem ersten Schritt entwickeln die Arbeitsgruppen ein gemeinsames Verständnis über die Grundlagen und Anforderungen der ESRs. Eine umfassende GAP-Analyse schafft einen Überblick über bereits vorhandene Informationen und noch bestehende Lücken.

Zur Identifizierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen wird anschließend eine Kombination aus Bottom-up- und Top-down-Ansatz gewählt. Die Fachexpert:innen formulieren die Grundtätigkeiten der eigenen Teilkonzerngesellschaften / Organisationseinheit und definieren damit in Zusammenhang stehende Auswirkungen, Chancen und Risiken. Die Spezifika der einzelnen Gesellschaften (wie Geschäftsbeziehungen, geografische Gegebenheiten) und ihre Kerntätigkeiten werden bei der Erarbeitung entsprechend mitberücksichtigt. ESRs 2.IRO-1.53.d

Dabei werden alle relevanten, rechtlichen und regulatorischen Landschaften des ÖBB Konzerns sowie „externe“ regulatorische Vorgaben, etc. berücksichtigt und bestehende Dokumente / Unterlagen gescreent – beispielsweise das Abfallwirtschaftsgesetz oder Vorgaben zur Erreichung der Klimaziele. Um ein möglichst umfassendes Bild aller Geschäftstätigkeiten sowie -beziehungen und damit verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu erhalten, erfolgt ein kurzer Abgleich mit den Inhalten der EU-Taxonomie-VO (relevante Wirtschaftstätigkeiten für den ÖBB Konzern). ESRs 2.IRO-1.53.b, g

Eine nähere Betrachtung der ermittelten Auswirkungen und deren Zusammenhänge hat gezeigt, dass die ermittelten Risiken und Chancen nicht zwangsläufig aus Auswirkungen entstehen müssen, sondern auch vermehrt aufgrund von Abhängigkeiten existieren. ESRs 2.IRO-1.53.c

Die Arbeitsgruppen bewerten anschließend die Auswirkungen, Chancen und Risiken der in den ESRs definierten Themen- und Unterthemen anhand definierter Kriterien, um herauszufinden, welche für den ÖBB Konzern wesentlich sind. ESRs 2.IRO-1.53.a

Bewertungsmethodik und Schwellenwerte zur Auswirkungswesentlichkeit und finanziellen Wesentlichkeit¹⁾

	Auswirkungswesentlichkeit	Finanzielle Wesentlichkeit
Was wird bewertet	Auswirkungen des ÖBB Konzerns auf Menschen, Umwelt und Umgebung	Finanzielle Auswirkungen auf den ÖBB Konzern, die sich aus Auswirkungen oder Abhängigkeiten (externe Ursachen, auf die der Konzern vorrangig keine Einwirkung hat, die aber als Chancen oder Risiken auf das Unternehmen wirken können), ergeben können.
Bewertungskriterien	Negativ / positiv, tatsächlich / potenziell, Ausmaß, Umfang, Unabänderlichkeit, Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit, finanzielles Ausmaß
Bewertungsskala	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch) bei potenziellen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 1 bis 3 gewählt	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch)
Zeithorizonte	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig – >5 Jahre	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig – >5 Jahre
Gewichtung der Kriterien	Unterschiedlich gewichtet: Ausmaß am höchsten (Auswirkungen, die ein geringes Ausmaß haben, allerdings nicht behoben werden können, würden bei einer gleichen Gewichtung der Kriterien den Schweregrad der Auswirkung stark anheben), Umfang am zweithöchsten (Auswirkungen können auch schwerwiegend sein, wenn sie nur lokal auftreten) und Behebbarkeit als unwichtigstes Kriterium. Alle drei Kriterien werden schließlich mit der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert	Gleich gewichtet (diese Vorgehensweise entspricht der Eingrenzung der wesentlichen Risiken im ÖBB Risikomanagement). Risiken und Chancen werden aus Bruttosicht erfasst. Für die Überleitung zum Risikomanagement werden schließlich nur mehr jene Risiken und Chancen genommen, die nach dem Setzen von Maßnahmen weiterhin bestehen.
Grenzwert ²⁾	2,5	2,5

¹⁾ ESRs 2.IRO-1.53.c.

²⁾ Alle Auswirkungen, die über diesem Wert liegen, werden als wesentlich betrachtet. Da alle Kriterien auf einer Skala von 1 bis 4 eingeordnet werden, wurde der Schwellenwert über der Mittelwertmarke von 2 gewählt wurde.

Das Kernteam evaluiert und plausibilisiert die Inhalte (sofern möglich auf Konzernebene aggregiert), teilkonzernspezifische Besonderheiten werden gesondert ausgewiesen. Liegt eine Auswirkung, ein Risiko bzw. eine Chance innerhalb eines Unter-(Unter-)Themas über dem Schwellenwert, ist der gesamte Nachhaltigkeitsaspekt als wesentlich zu betrachten. ESRs 2.IRO-1.53.b

Die kontinuierliche Einbindung von Kolleg:innen aus dem Risikomanagement während des gesamten Prozesses der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, insbesondere bei der Identifikation von Risiken und Chancen, trägt maßgeblich zum Verständnis der spezifischen Anforderungen in Bezug auf die finanzielle Wesentlichkeit bei. Darüber hinaus wird eine Abstimmung mit den bereits bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement vorgenommen, um eine konsistente und umfassende Analyse zu gewährleisten. ESRs 2.IRO-1.53.e

Nach Abgleich mit dem Enterprise-Risk-Management (ERM)-Bestandsportfolio sollen weiterhin bestehende Nettorisiken ebenfalls in das ERM aufgenommen werden. Eine wesentliche Unterscheidung der Priorisierung zwischen Nachhaltigkeitsrisiken und anderen Arten von Risiken gibt es dabei grundsätzlich nicht. ESRs 2.IRO-1.53.c

Für das kommende Berichtsjahr ist eine direkte Einbindung (Zusatzmodul) der doppelten Wesentlichkeitsanalyse in das Risiko Management Tool des ÖBB Konzerns geplant, um so zu gewährleisten, dass nachhaltigkeitsbezogene Nettorisiken gleich direkt betrachtet und aktiv gemanagt werden.

Stakeholder:inneneinbindung

Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung erstellen die Verantwortlichen in Zusammenarbeit mit einem externen Beratungsunternehmen einen umfangreichen Fragebogen (Onlinebefragung). Dieser enthält themenspezifische ESRs Fragestellungen, die maßgeschneidert den folgenden Stakeholder:innen und Interessensgruppen zur Beantwortung zur Verfügung gestellt wird ÖBB Mitarbeiter:innen, Interessensvertretungen von Arbeitnehmer:innen, Vertreter:innen von Ministerien, Behörden, Ländern und Kommunen, Wissenschaft und Forschung, Schutzgebietsverwaltungen, NGOs / NPOs mit Fachwissen zum Thema „Umwelt“, Lieferanten und „B2C-Kund:innen“. Bei der Umfrage 2024 wurden rund 800 Personen direkt kontaktiert. Um die Stakeholder:innengruppe der Kund:innen (B2C) ebenfalls einzubinden, konnten alle Reisenden, die zwischen August und Anfang September 2024 im Railjet unterwegs waren, über das Railnet (zug-eigenes WLAN) an der Umfrage teilnehmen. ESRs E2.IRO-1.11b; ESRs E4.IRO-1.11.b

Die gewonnenen Erkenntnisse dienen als Ergänzung zur Expert:innenanalyse. Ein zusätzlicher Stakeholder:innen-Round Table ermöglichte ausgewählten Lieferanten, Kund:innen sowie internen ÖBB Expert:innen eine vertiefende Diskussion. ESRs 2.IRO-1.53.b; ESRs E5.IRO-1.11.b

Im Anschluss an die Einbindung der Stakeholder:innen erfolgte eine Überlagerung mit den Erkenntnissen aus der internen Expert:innensicht. Dem folgt eine nochmalige Plausibilisierung durch die für Nachhaltigkeit zuständigen Vertreter:innen aus dem Top-Management der ÖBB-Holding AG und der Teilkonzerngesellschaften. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die Außenwahrnehmung der Stakeholder:innen vor allem im Bereich der S-Themen mit der Sicht innerhalb des ÖBB Konzerns deckt. ESRs 2.IRO-1.53.b, f

Das finale Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2024 liefert schließlich Erkenntnisse über wesentliche finanzielle Chancen und Risiken sowie Auswirkungen. Es definiert, welche Themen entsprechend der Mindestanforderungen gemäß ESRs offenzulegen sind sowie prioritär behandelt und überwacht werden. ESRs 2.IRO-1.53.b

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf ESG-Themen im Sinne der ESRs wird nicht als positive Auswirkung im Bericht ausgewiesen, sondern als gesetzte Maßnahme, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Environmental	Social	Governance
E1 Klimawandel	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens	G1 Unternehmenskultur
Anpassung an den Klimawandel	Arbeitsbedingungen	Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)
Klimawandel	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken
Energie	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Korruption und Bestechung
E2 Umweltverschmutzung	Arbeitsbedingungen	
Luftverschmutzung	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	
Besorgniserregende Stoffe	S3 Betroffene Gemeinschaften	
E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Schallemissionen	
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften	
Auswirkungen auf den Zustand der Arten	S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	
Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen	
E5 Kreislaufwirtschaft	Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen	
Ressourcenzuflüsse (inkl. Ressourcennutzung)		
Abfälle		

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben das Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse im Februar 2025 final zur Kenntnis genommen, der Aufsichtsrat wurde über das Ergebnis informiert.

In ESRS enthaltene von der Nichtfinanziellen Erklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Nähere Informationen zu den abgedeckten Angabepflichten sowie zu ESRS 2 Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben“ finden sich im Kapitel E.5.

Den Ausgangspunkt für die Nachhaltigkeitsberichterstattung stellt die doppelte Wesentlichkeitsanalyse (siehe Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“) dar. Entsprechend der ermittelten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden die Datenpunkte der jeweiligen wesentlichen themenspezifischen ESR-Standards herangezogen und mit den relevanten Bereichen diskutiert und abgestimmt. Die erarbeiteten Berichtsinhalte berücksichtigen die Anforderungen gemäß ESRS 1 „Allgemeine Angaben“, Abschnitt 3.2 „Wesentliche Aspekte und Wesentlichkeit von Informationen“ in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln. ESRS 2.IRO-2.59

E.2. Umweltinformationen

Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern

Offenlegung gemäß Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung

Damit die Ziele des EU Green Deals erreicht und eine wirksame Transformation hin zu einer nachhaltigeren Wirtschaft gelingt, sind hohe Investitionen erforderlich. Diese Transformation können die Staaten nicht selbstständig finanzieren. Es benötigt zusätzlich private Investitionen. Basierend auf diesen Erkenntnissen ist der EU-Aktionsplan „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ mit zehn Maßnahmen entstanden. Die bedeutendste davon ist die Einführung eines einheitlichen Klassifikationssystems für ökologisch nachhaltige Tätigkeiten – die sogenannte EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Taxonomie-VO). Dadurch soll eine Lenkung von Kapitalströmen in ökologisch nachhaltige Investitionen und Tätigkeiten gefördert sowie Greenwashing vermieden werden.

Laut EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) sind Wirtschaftstätigkeiten ökologisch nachhaltig, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten, dabei kein anderes Umweltziel erheblich negativ beeinträchtigen und die sozialen Mindestschutzstandards einhalten. Die EU-Taxonomie-VO enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-VO). Dazu gehören Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Betroffene Nicht-Finanzunternehmen müssen eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit und -konformität (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer Wirtschaftstätigkeiten auf Basis der sechs Umweltziele durchführen. Die Veröffentlichung beinhaltet die Angabe der Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx für taxonomiefähige und nicht-taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Wie bereits im Geschäftsjahr 2023 werden auch im Geschäftsjahr 2024 die Anteile von taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten für die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) samt der im Juni 2023 ergänzten neuen Aktivitäten dieser beiden Umweltziele in Form von Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx) offengelegt. Erstmals werden im Geschäftsjahr 2024 für die weiteren vier Umweltziele auch die taxonomiekonformen Anteile gemäß Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486, welche für das Geschäftsjahr 2023 noch nicht erforderlich waren, evaluiert. Die Leistungskennzahlen wurden im Geschäftsjahr 2024 mit der gleichen Methodik wie im Vorjahr ermittelt, im Zuge dessen wurde auch eine Aktualisierung der Betroffenheitsanalyse für alle sechs Umweltziele durchgeführt.

Der ÖBB Konzern ist ein nachhaltig, klima- und umweltfreundlich agierender Konzern. Aus diesem Grund will der ÖBB Konzern die Chancen der EU-Taxonomie-VO nutzen und damit in der Lage sein, zukünftig nachhaltige Finanzierungsformen umsetzen zu können. Im ÖBB Konzern ist derzeit nur die ÖBB-Infrastruktur AG ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, die aus der EU-Taxonomie-VO entstandenen Bestimmungen zu erfüllen. Dennoch erfolgt in diesem Bericht wie bereits in den Vorjahren eine freiwillige Bewertung aus Konzernsicht von der Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG und ihren vollkonsolidierten Töchtern. Hinweis: Die ÖBB-Infrastruktur AG berichtet über ihre Verpflichtungen aus der EU-Taxonomie-VO im Rahmen einer nichtfinanziellen Erklärung, die Teil des Konzernlageberichts des ÖBB Infrastruktur-Konzernabschlusses ist.

Vorgehensweise zur Evaluierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern

Die Ermittlung der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten basiert auf dem Prozess, der nachfolgend erläutert wird.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte für alle sechs Umweltziele auf Basis der nachfolgenden Delegierten Verordnungen:

- Delegierte Verordnung (EU) 2021 / 2139
- Delegierte Verordnung (EU) 2022 / 1214
- Delegierte Verordnung (EU) 2023 / 2485
- Delegierte Verordnung (EU) 2023 / 2486

Zur Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen wurde eine Liste der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns erstellt, die jährlich evaluiert und gegebenenfalls aktualisiert wird. Der 360-Grad-Screening-Prozess zur Evaluierung gliedert sich dabei in folgende Schritte:

- Screening der NACE-Codes nach den Kriterien „zutreffend“, „vielleicht“, und „nicht zutreffend“ eingeteilt.
- Vergleich der NACE-Codes mit jenen der jeweiligen Wirtschaftstätigkeiten je Gesellschaft im „EU Taxonomy Compass“ der Europäischen Kommission.

- Durchführung einer „Betroffenheitsanalyse“ auf Basis der „Beschreibung der Tätigkeiten“ in den jeweiligen Delegierten Verordnungen sowie der Prozesse und Geschäftstätigkeiten im ÖBB Konzern.
- In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten mit dem „vielleicht“-Kriterium näher betrachtet.
- Überprüfung der Kennzahlen auf relevante Wirtschaftstätigkeiten. Die analysierten Finanzkennzahlen stehen im Einklang mit den Konsolidierungsgrundsätzen, die für die Finanzberichterstattung des Konzerns nach den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) gelten.
- Auf Basis dieser Liste mit relevanten Wirtschaftstätigkeiten wurde das bestehende Reportingsystem um eine Eingabemaske mit den dem Rahmenwerk zuordenbaren Einzelmaßnahmen ergänzt. Dies ermöglicht eine entsprechende standardisierte Datenerhebung.

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Zur Ermittlung der relevanten Leistungsindikatoren wurde die Liste der identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten herangezogen und folgende weitere Schritte gesetzt:

- Erhebung des wesentlichen Beitrags zu einem Umweltziel und Sicherstellung der Einhaltung der technischen Bewertungskriterien sowie der „Do No Significant Harm“-Kriterien (DNSH-Kriterien) durch Fachexpert:innen der Tochtergesellschaften.
- Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse – Dazu wurden physische Klimarisiken, die für einige Wirtschaftstätigkeiten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen. Nähere Informationen zur Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“ bei Anpassung an den Klimawandel. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und eine Evaluierung. Dadurch soll ermittelt werden, ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren.
- Sicherstellen, dass die sozialen Mindestschutzstandards eingehalten werden – entsprechend den internationalen Rahmenwerken wie den OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, den UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Grundprinzipien und Rechten aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO). Die Anforderungen gemäß Art. 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der sozialen Mindestschutzstandards sind in den Kapiteln E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Sorgfaltspflicht“ zu finden.

Mit der Überschneidung der Ergebnisse der technischen Bewertungskriterien und der Erfüllung der DNSH-Kriterien sowie dem positiven Abschluss der Analyse der sozialen Mindestschutzstandards ergibt sich das unten dargestellte Ergebnis für die Taxonomiekonformität des ÖBB Konzerns. Wie in den Offenlegungstabellen ersichtlich, sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten auch taxonomiekonform, da in gewissen Bereichen die technischen Bewertungskriterien bzw. die DNSH-Kriterien (noch) nicht erfüllt werden.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 17 (Vj: 17) der in der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftstätigkeiten für die sechs Umweltziele relevant und damit taxonomiefähig.

Aus aktueller Sicht wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Umweltziel	Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
CCM	3.19.	Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	Leistungen im Bereich Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, Weiterentwicklung von Schienenfahrzeugen im In- und Ausland, modulare Wartung (Light beziehungsweise Heavy Maintenance von Schienenfahrzeugen in Teilschritten / Wartungsmodulen), Serviceleistungen entlang der wichtigsten Eisenbahnkorridore, Materialmanagement und mobile Wartung
CCM / CCA	4.1.	Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von PV-Anlagen
CCM / CCA	4.3.	Stromerzeugung aus Windkraft	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen
CCM / CCA	4.5.	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke
CCM / CCA	4.9.	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug)

CCM Climate Change Mitigation (Klimaschutz).
 CCA Climate Change Adaptation (Anpassung an den Klimawandel).
 CE Circular Economy (Kreislaufwirtschaft).

Umweltziel	Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
CCM / CCA	4.10.	Speicherung von Strom	Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken
CCM / CCA	4.15.	Fernwärme- / Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme- / kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher
CE	5.3.	Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	Aufbereitung von Betonschwellen und Schienen
CCM / CCA	6.1.	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen
CCM / CCA	6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Bahntransporte mit expeditionellen Zusatzleistungen durch ein umweltverträgliches Transport- und Logistiksystem in 18 europäischen Ländern durch Eigen- und Fremdtraktion
CCM / CCA	6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie der Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen
CCM / CCA	6.5.	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, CarPool)
CCM / CCA	6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
CCM / CE	7.2. / 3.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
CCM / CCA	7.3.	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
CCM / CCA	7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

CCM Climate Change Mitigation (Klimaschutz).
CCA Climate Change Adaptation (Anpassung an den Klimawandel).
CE Circular Economy (Kreislaufwirtschaft).

Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO

Die berichteten Kennzahlen zu den taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlösen, CapEx und OpEx wurden in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Artikel 8 des Delegierten Rechtsakts der EU-Taxonomie-VO berechnet.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden vier vollkonsolidierte Gesellschaften – die Arverio Deutschland Gruppe – neu in den ÖBB Konzern aufgenommen (siehe Erläuterung 34 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Für diese Unternehmensgruppe wurde im Jahr 2024 eine Betroffenheitsanalyse, das Screening der „DNSH“-Kriterien (inkl. Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse) und sozialen Mindestschutzstandards durchgeführt. Auf Basis der Betroffenheitsanalyse ergab sich für die Arverio Deutschland die Zuordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.3 „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ (Klimaschutz, CCM) und 7.7 „Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien“ (Klimaschutz, CCM).

Weiters wurden im Geschäftsjahr 2024 100 % Anteile an der HÖSBA Projektentwicklungs und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG und der RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH erworben und in den Konzernabschluss einbezogen und der Wirtschaftstätigkeit 7.7 „Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien“ (Klimaschutz, CCM) zugeordnet.

Darüber hinaus haben sich im Vergleich zum Vorjahr keine signifikanten Änderungen bei der Vorgangsweise zur Berechnung der KPIs ergeben.

Im Bereich der Kernenergie und des fossilen Gases wurden keine Wirtschaftstätigkeiten identifiziert (siehe Meldebogen 1) und somit werden auch keine Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx und OpEx) berichtet bzw. wird auf die Offenlegung der weiteren Meldebögen verzichtet.

Tätigkeiten im Bereich Kernenergie		
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Koppelung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

Umsatzerlöse, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI Umsatzerlöse)

Basierend auf den Vorgaben der EU-Taxonomie-VO werden bei der Umsatzkennzahl die Umsätze aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten im Verhältnis zu den Netto-Gesamtumsatzerlösen des Konzerns gemäß IAS 1.82(a) gerechnet.

Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz
2024

KPI Umsatz 2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")								Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) Umsatzanteil 2023		Kategorie "ermöglichende Tätigkeiten"		Kategorie "Übergangstätigkeiten"	
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Gesamtumsatz in Mio. EUR	Umsatzanteil in %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Verminderung und Vermeidung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Verminderung und Vermeidung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Mindestschutz								
				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																								
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	74,7	1,3 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,3 %		E					
Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	0,1	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %							
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,1	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %							
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	14,9	0,3 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,4 %							
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	50,9	0,9 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,9 %		E					
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1., CCA 6.1.	994,5	17,4 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	17,4 %		T					
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2., CCA 6.2.	1.461,5	25,6 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	26,3 %		T					
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3., CCA 6.3.	1.608,2	28,2 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	22,5 %		T					
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	45,8	0,8 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,4 %		E					
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	0,1	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %							
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4.250,7	74,5 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								70,2 %							
davon „Ermöglichende Tätigkeiten“		171,4	4,0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		J	J	J	J	J	J	5,0 %		E					
davon „Übergangstätigkeiten“		4.064,1	95,6 %	100 %							J	J	J	J	J	J	94,4 %		T					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																								
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	8,9	0,2 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,2 %							
Fernwärme-/Fernkälteverteilung	CCM 4.15., CCA 4.15.	2,6	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %							
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2., CCA 6.2.	388,8	6,8 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								9,5 %							
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3., CCA 6.3.	734,4	12,9 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								13,5 %							
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	4,7	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1 %							
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	77,3	1,4 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,5 %							
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.216,8	21,3 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								25,0 %							
Summe (A = A.1 + A.2)		5.467,5	95,8 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								95,2 %							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		239,5	4,2 %																					
Gesamt (A+B)		5.707,0	100,0 %																					

Abkürzungen:

J	Ja.
N	Nein.
EL	Taxonomie fähig („eligible“).
N / EL	nicht taxonomiefähig („not eligible“).
E	Ermögichende Tätigkeit („enabling activity“).
T	Übergangstätigkeit („transitional activity“).

		Umsatzanteil/ Gesamtumsatz	
		Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz	CCM	74,5 %	95,8 %
	CCA	0,0 %	0,0 %
Anpassung an den Klimawandel	WTR	0,0 %	0,0 %
	CE	0,0 %	0,0 %
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	PPC	0,0 %	0,0 %
	BIO	0,0 %	0,0 %
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft			
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung			
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme			

Der taxonomiekonforme Umsatzanteil wird wie folgt berechnet: Teil des Nettoumsatzes mit Waren oder Dienstleistungen, einschließlich immaterieller Güter, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten (= Zähler) verbunden sind, geteilt durch den Nettoumsatz (= Nenner). Die Berechnung erfolgt jeweils für den Berichtszeitraum 01.01. bis 31.12.

Die oben angeführten Umsatzerlöse je Wirtschaftstätigkeit setzen sich überwiegend aus Erlösen aufgrund von Verträgen mit Kunden nach IFRS 15 im Sinne der Delegierten Rechtsakte der EU-Taxonomie-VO zusammen.

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen im Geschäftsjahr 2024 mit rd. 95,8 % (Vj: rd. 95,2 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse machen rd. 74,5 % (Vj: rd. 70,2 %) der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Konzernumsatzerlöse in Höhe von rd. 5.707,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5.022,3 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) aus und teilen sich wie folgt auf: Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr und Güterverkehr in Höhe von rd. 68,5 % (Vj: rd. 63,8 %), Einnahmen aus Mieten und Pachten in Höhe von rd. 1,4 % (Vj: rd. 1,4 %) und sonstigen Einnahmen in Höhe von rd. 4,6 % (Vj: rd. 5,0 %).

Investitionsaufwendungen für Vermögenswerte, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI CapEx)

Für die Berechnung der CapEx-Kennzahl werden die gesamten Zugänge (vor Abschreibungen, Neubewertungen, Wertminderungen und vor Abzug von Kostenbeiträgen) von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten herangezogen sowie Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, Zugänge zu als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Zugänge im Zusammenhang mit Unternehmenszusammenschlüssen entsprechend den Konzern-Anlagenspiegeln. Nicht relevant sind Investitionen über Joint Ventures, Investitionen in Finanzinstrumente, geleistete Anzahlungen, Vorauszahlungen sowie Leasingverhältnisse, die zu keiner Anerkennung eines Nutzungsrechts führen.

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI CapEx 2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")											
Wirtschaftstätigkeiten	Code	CapEx	Anteil																	Taxonomiekonformer (A. 1.) oder -fähiger (A.2.) CapEx-Anteil 2023	Kategorie „Ermöglichende Tätigkeiten“	Kategorie „Übergangstätigkeiten“
		gesamt	CapEx																			
		in Mio. EUR	in %	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																						
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																						
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	91,8	1,7 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,1 %	E				
Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1., CCA 4.1.	29,2	0,5 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,3 %					
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3., CCA 4.3.	0,1	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %					
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5., CCA 4.5.	30,0	0,6 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,1 %					
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9., CCA 4.9.	46,2	0,9 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,7 %	E				
Speicherung von Strom	CCM 4.10., CCA 4.10.	60,5	1,1 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,4 %	E				
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1., CCA 6.1.	555,5	10,2 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	7,4 %		T			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2., CCA 6.2.	193,6	3,6 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	4,4 %		T			
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3., CCA 6.3.	414,9	7,7 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	7,6 %		T			
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	2.567,1	47,4 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	58,2 %	E				
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		3.989,1	73,6 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										82,2 %			
davon „Ermöglichende Tätigkeiten“		2.765,7	51,0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		J	J	J	J	J	J	61,4 %	E				
davon „Übergangstätigkeiten“		1.164,1	21,5 %	100 %									J	J	J	J	J	J	19,4 %		T	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																						
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL													
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	3,7	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,0 %			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1., CCA 6.1.	0,5	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,0 %			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2., CCA 6.2.	35,5	0,7 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,4 %			
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3., CCA 6.3.	113,8	2,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										1,4 %			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5., CCA 6.5.	3,1	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,2 %			
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14., CCA 6.14.	366,9	6,8 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										7,0 %			
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2., CE 3.2.	54,9	1,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										1,1 %			
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3., CCA 7.3.	6,2	0,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,2 %			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7., CCA 7.7.	202,1	3,7 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,3 %			
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		786,8	14,5 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										10,6 %			
Summe (A = A.1 + A.2)		4.776,0	88,1 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										92,8 %			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																						
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		645,2	11,9 %																			
Gesamt (A+B)		5.421,1 *)	100,0 %																			

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd. 50,5 Mio. EUR.

Abkürzungen:

J	Ja.
N	Nein.
EL	Taxonomie fähig („eligible“).
N / EL	nicht taxonomiefähig („not eligible“).
E	Ermöglichende Tätigkeit („enabling activity“).
T	Übergangstätigkeit („transitional activity“).

		CapEx-Anteil/ CapEx gesamt	
		Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz	CCM	73,6 %	88,1 %
Anpassung an den Klimawandel	CCA	0,0 %	0,0 %
Nachhaltige Nutzung und Schutz der			
Wasser- und Meeresressourcen	WTR	0,0 %	0,0 %
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	CE	0,0 %	0,0 %
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	PPC	0,0 %	0,0 %
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	BIO	0,0 %	0,0 %

Der CapEx-Anteil wird wie folgt berechnet: aktivierte Investitionen für Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten aus der EU-Taxonomie-VO stehen (= Zähler), geteilt durch die gesamten Zugänge zum Anlagevermögen lt. Anlagenspiegel (= Nenner), jeweils für den Berichtszeitraum 01.01. bis 31.12.

Die ausgewiesenen Investitionsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2024 mit rd. 88,1 % (Vj: rd. 92,8 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten. Die taxonomiekonformen Investitionen machen rd. 73,6 % (Vj: rd. 82,2 %) der in den Konzernanlagespiegeln ausgewiesenen Zugänge in Höhe von rd. 5.421,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4.558,6 Mio. EUR) aus (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) und teilen sich wie folgt auf: Investitionen in Sachanlagen in Höhe von rd. 76,2 % (Vj: rd. 78,9 %), Investitionen in immaterielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 0,8 % (Vj: rd. 0,8 %) und aktivierte Nutzungsrechte in Höhe von rd. 2,1 % (Vj: rd. 2,5 %).

Die im Zähler ausgewiesenen Zugänge stehen im Zusammenhang mit taxonomielevanten Wirtschaftstätigkeiten, wovon rd. 12,3 % (Vj: rd. 16,7 %) der taxonomiekonformen Zugänge im Rahmen eines CapEx-Plans („Topf B Investitionen“) erfolgten. Rund 2,2 % (Vj: rd. 2,8 %) der Gesamtzugänge stehen nicht im Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf C Investitionen“).

CapEx-Plan

Die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM) wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft: Erfüllt der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gemäß Der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. In Bezug auf die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2024 bis 2029 mit einem Volumen von rd. 21,2 Milliarden EUR. Anhand einer Detailanalyse konnten die Kriterien bejaht werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Infrastrukturbereich der Bahn auf Schiene gebracht und es wird ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB Rahmenpläne bildet das Ziernetz der ÖBB-Infrastruktur AG in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind. Die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 ist darin ein wichtiger Schwerpunkt. Dieser zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gemäß Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM). Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2035 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2024, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.917,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.827,9 Mio. EUR).

Nicht aktivierte direkte Betriebsaufwendungen gemäß EU-Taxonomie-VO, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI OpEx)

Betriebsaufwendungen gemäß Definition der EU-Taxonomie-VO sind neben nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen für Forschung- und Entwicklung, Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind.

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

KPI OpEx
2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx gesamt in Mio. EUR	Anteil OpEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) OpEx-Anteil 2023	in %	E	T
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme									
				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL									
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																								
Herstellung von Schienen- fahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	252,9	18,7 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	22,2 %	E						
Stromerzeugung mittels Photovoltaik-Technologie	CCM 4.1. CCA 4.1.	0,2	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %							
Stromerzeugung aus Windkraft	CCM 4.3. CCA 4.3.	0,3	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %							
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5. CCA 4.5.	15,0	1,1 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,9 %							
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9. CCA 4.9.	17,8	1,3 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,1 %	E						
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1. CCA 6.1.	49,5	3,7 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	3,7 %		T					
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2. CCA 6.2.	53,3	3,9 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	4,2 %		T					
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3. CCA 6.3.	11,9	0,9 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	1,0 %		T					
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5. CCA 6.5.	0,0	0,0 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0 %		T					
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14. CCA 6.14.	425,9	31,4 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	24,0 %	E						
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		826,9	61,0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										57,1 %					
davon „Ermöglichte Tätigkeiten“		696,6	51,4 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		J	J	J	J	J	J	47,3 %	E						
davon „Übergangstätigkeiten“		114,7	8,5 %	100 %							J	J	J	J	J	J	8,9 %		T					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																								
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL															
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19. CCA 3.19.	35,4	2,6 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										3,0 %					
Fernwärme-/Fernkälteverteilung	CCM 4.15. CCA 4.15.	0,1	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,0 %					
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL										0,0 %					
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2. CCA 6.2.	14,6	1,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										1,6 %					
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3. CCA 6.3.	48,8	3,6 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										3,0 %					
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5. CCA 6.5.	0,0	0,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,0 %					
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14. CCA 6.14.	136,0	10,0 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										13,0 %					
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7. CCA 7.7.	55,2	4,1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										3,9 %					
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		290,1	21,4 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										24,6 %					
Summe (A = A.1 + A.2)		1.117,0	82,4 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										81,7 %					
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		238,1	17,6 %																					
Gesamt (A+B)		1.355,1	100,0 %																					

Abkürzungen:

J	Ja.
N	Nein.
EL	Taxonomie fähig („eligible“).
N / EL	nicht taxonomiefähig („not eligible“).
E	Ermöglichende Tätigkeit („enabling activity“).
T	Übergangstätigkeit („transitional activity“).

		OpEx-Anteil/ OpEx gesamt	
		Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz	CCM	61,0 %	82,4 %
Anpassung an den Klimawandel	CCA	0,0 %	0,0 %
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	WTR	0,0 %	0,0 %
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	CE	0,0 %	0,0 %
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	PPC	0,0 %	0,0 %
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	BIO	0,0 %	0,0 %

Die Basis für die Ermittlung der Betriebsaufwendungen bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Relevant für die Ermittlung der OpEx-Kennzahl sind im Nenner die nicht aktivierten Betriebsaufwendungen aus den Kategorien Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierung, kurzfristige Leasingaufwendungen, Wartung und Reparaturen sowie sämtliche andere direkt zurechenbare Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens sowie der immateriellen Vermögenswerte (= Nenner).

Die Berechnung des Zählers erfolgt analog zu dem der CapEx-Kennzahl für nicht aktivierte Aufwendungen (= Zähler) jeweils für den Berichtszeitraum 01.01. bis 31.12.

Die ausgewiesenen Betriebsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2024 mit rd. 82,4 % (Vj: rd. 81,7 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Betriebsaufwendungen machen rd. 61,0 % (Vj: rd. 57,1 %) der Summe aus den oben genannten Betriebsaufwendungen im Konzern in Höhe von rd. 1.355,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.311,7 Mio. EUR) aus. Dazu zählen auch direkt zurechenbare Personalaufwendungen (v. a. Personalaufwand durch Instandhaltung), aus den angesprochenen Bereichen in Höhe von rd. 20,2 % (Vj: rd. 19,6 %) sowie Aufwendungen für Wartung und Reparaturen in Höhe von rd. 33,8 % (Vj: rd. 29,7 %) und andere Aufwendungen in Höhe von rd. 7,0 % (Vj: rd. 7,8 %).

Vermeidung von Doppelzählungen

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern leisten bis auf die Wirtschaftstätigkeit 5.3. „Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten“ aus dem vierten Umweltziel (Kreislaufwirtschaft, CE) zu 100 % einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel (Klimaschutz, CCM). Ein potenzieller wesentlicher Beitrag von Umsatz, CapEx und / oder OpEx aus diesen CCM-Tätigkeiten zu anderen Umweltzielen, in denen diese Wirtschaftstätigkeiten ebenfalls vorkommen, wurde nicht gesondert ausgewiesen und evaluiert. Durch diese Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer konkreten Wirtschaftstätigkeit aus der EU-Taxonomie-VO sind Doppelzählungen vermieden worden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftstätigkeiten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und ebenso Doppelzählungen vermieden werden.

Wesentlichkeiten

Bei der Herleitung der Werte zur Ermittlung der taxonomierelevanten Kennzahlen wurde die Grundgesamtheit betrachtet und analysiert. Die Betriebsaufwendungen für die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns können nicht als „nicht erheblich“ für das Geschäftsmodell angesehen werden, somit wurde diese Erleichterungsbestimmung nicht in Anspruch genommen, mit der Ausnahme der Wirtschaftstätigkeiten 5.3 und 6.5. Die Betriebsausgaben in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 5.3. „Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten“ (Kreislaufwirtschaft, CE) werden als nicht erheblich angesehen, da die damit verbunden taxonomiefähigen Umsatzerlöse rd. 0,000 % (Vj: 0,003 %) des taxonomiefähigen Gesamtumsatzes entsprechen. Die Betriebsausgaben in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 6.5. „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (Klimaschutz, CCM) werden ebenfalls als nicht erheblich angesehen, da die damit verbunden Umsatzerlöse rd. 0,002 % (Vj: 0,004 %) des taxonomiefähigen Gesamtumsatzes entsprechen. In den Folgejahren wird die Auswirkung der Kennzahlen aus dieser Tätigkeit auf Basis des Verhältnisses zum Gesamtumsatz erneut geprüft und gegebenenfalls berichtet.

Schlüssel

Für die Wirtschaftstätigkeiten 3.19. „Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“, 6.1. „Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“, 6.2. „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ und 6.3. „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ kommt ein Traktionsartschlüssel (Unterscheidung zwischen Dieseltraktion, E-Traktion oder Verbrennungsmotoren auf elektrifizierten Strecken) zur Anwendung. Dieselschienenfahrzeuge, die unter Oberleitung fahren, werden als taxonomiefähig, aber nicht als taxonomiekonform klassifiziert. Es werden die Emissionsgrenzen laut Anhang II der Verordnung (EU) 2016/162 nicht eingehalten. Somit sind aktuell nur E-Traktion-Schienenfahrzeuge im ÖBB Konzern taxonomiekonform.

In Ländern außerhalb Österreichs ist eine gemischte Leistungserbringung bei Gütertransporten (Eigen- und Fremdtraktion) nicht auszuschließen. Daher wurden aufgrund noch nicht ausreichend zugänglicher und durchgängig verfügbarer und nachprüfbarer Informationen von (konzernfremden) Dritten die Daten der ÖBB Auslandsgesellschaften als Basis für die Berechnung des konformen Anteils der Fremdtraktion im Ausland herangezogen. Es wird davon ausgegangen, dass die Rahmenbedingungen im Güterverkehr in den Tätigkeitsländern außerhalb Österreichs vergleichbar sind. Diese Annahme bleibt ohne Auswirkung auf die Taxonomiefähigkeit.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.2. „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ kommt ein Gütertransportschlüssel (Unterscheidung zwischen Transporte mit und ohne Beladung von fossilen Brennstoffen) zur Anwendung. Güterbeförderungen von fossilen Brennstoffen sind als nicht taxonomiekonform auszuweisen. Ein Zugkilometer-Schlüssel anhand gefahrener Zugkilometer kommt in einzelnen Fällen (beispielsweise auf Messzugfahrten oder Hilfszugfahrten) zur Anwendung, wenn keine eindeutige Zuordnung zu einer einzigen Wirtschaftstätigkeit der drei Eisenbahnverkehrstätigkeiten (6.1., 6.2. und 6.3.) durchgeführt werden konnte. Eine anteilmäßige Allokation von Umsatz, CapEx und / oder OpEx, die in eine der beiden Wirtschaftstätigkeiten betreffend „Personenbeförderung“ fallen und nicht eindeutig in Fernverkehr (6.1.) oder Nahverkehr (6.3.) unterteilt werden können, wurde ebenfalls anhand eines plausiblen Verteilungsschlüssels durchgeführt. So wurde insbesondere bei der Zuordnung zu den Wirtschaftstätigkeiten eine Doppelzählung vermieden.

Im Bereich der Reparatur und Wartung der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH wurde festgelegt, einen Traktionsartschlüssel nach produktiven Stunden für Instandhaltungsleistungen für die taxonomiekonformen Kennzahlen zu berechnen. Das gilt für die Wirtschaftstätigkeiten 3.19. „Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“ (Klimaschutz, CCM). Die produktiven Arbeitsstunden werden je Auftrag erfasst und sind somit genau den Produkten Diesellok oder E-Lok zuordenbar und somit Teil der ausgewiesenen Leistungskennzahlen.

E1 Klimawandel

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Details zum allgemeinen Vergütungsprozess und der Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ zu finden.

Klimaschutz ist eines der wesentlichen Themen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Klimabezogene Aspekte fließen als Konzernziele in Anreizsysteme bzw. in den variablen Teil der Vergütung von Mitgliedern von Leitungsorganen ein (Teil der MbO = Management by Objectives „Führung durch Zielvereinbarung“). Im Jahr 2023 war das zum Beispiel mit dem Konzernziel „Erstellung Gebäudesanierungsplan ÖBB Konzern 2030/40 (Inland) mit Fokus auf die wichtigsten Standorte“ der Fall (Prozentsatz: 5 %). Konzernziele werden dem Topmanagement der ÖBB-Holding AG vorgeschlagen und nach positiver Entscheidung grundsätzlich 1 : 1 an die Teilkonzerngesellschaften weitergegeben – die Letztentscheidung zur Höhe der MbO in den Teilkonzernen trifft das jeweilige Aufsichtsratspräsidium. Konzernweite MbO-Ziele werden unter Berücksichtigung aktueller wichtiger Themenstellungen bzw. Zielsetzungen im ÖBB Nachhaltigkeitsbereich definiert. ESRS E1.GOV-3.13

Das MbO-Ziel 2024 „Aufbau konzernweites Nachhaltigkeitskennzahlensystem – Phase 1: Schärfung der prioritären ökologischen Nachhaltigkeitskennzahlen (Abfall, Wasser, Diesel, Erdgas)“ wurde mit einem grundsätzlichen konzernweiten Prozentsatz von 10 % am MbO-Gesamtvolumen festgelegt. Dieses Ziel unterstützt das mittelfristige Vorhaben der ÖBB, ein integriertes und automatisiertes Nachhaltigkeitskennzahlensystem – aufzubauen, welches die Verfügbarkeit, Qualität und Effizienz in der Kennzahlengenerierung verbessert. ESRS E1.GOV-3.13

Übergangsplan für den Klimaschutz

Auf den nachfolgenden Seiten wird der Übergangsplan für den Klimaschutz dargestellt. Die ÖBB spielen eine zentrale Rolle im Klimaschutz und haben sich ehrgeizige Ziele gesetzt, um ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren und eine nachhaltige Wirtschaft zu fördern. Bereits 2017 veröffentlichten die ÖBB ihre Klimaschutzstrategie und beschreiben seit 2018 den Weg der Dekarbonisierung ihrer Wirtschaftstätigkeiten in Österreich. ESRs E1-1.14

Verständnis zu den bisherigen, aktuellen und künftigen Klimaschutzbemühungen der ÖBB

Das Übereinkommen von Paris (Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Dezember 2015) die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 geben den Rahmen für Klimaschutz und den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft vor. Durch ihre Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit sehen die ÖBB dafür Potenzial für die Zukunft – vor allem, um Verkehre auf die Schiene bzw. auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und eine Mobilitätswende weiterhin zu unterstützen.

Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von THG-Emissionen in Österreich, der Straßenverkehr der weitaus größte Emittent im Verkehr (Quelle: Umweltbundesamt, Klimaschutzbericht 2024). 2023 haben die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt THG-Emissionen in der Höhe von rd. 4,2 Mio. t erspart. Dies entspricht der Menge an THG-Emissionen, die anfallen würden, wären die ÖBB Verkehrsleistungen statt mit Bahn und Bus ersatzweise mit Pkw und Lkw erbracht worden. Die ÖBB sind damit ein wichtiges Klimaschutzunternehmen Österreichs und leisten zusätzlich einen wesentlichen Beitrag für ihre Kund:innen und die Gesellschaft. ESRs E1-1.15

Die ÖBB reduzieren aber auch ihren eigenen THG-Emissionen und gehen in der ÖBB-eigenen Dekarbonisierung entlang folgender Bereiche vor: ESRs E1-1.15

- **Mobilität:** Energieeinsatz für die Erbringung von Mobilitätsleistungen für Kund:innen (Schiene- und Busverkehr) und für innerbetriebliche Mobilität (innerbetrieblicher Fuhrpark)
- **Gebäude und Betriebsanlagen:** Energieeinsatz in Gebäuden (Versorgung mit Strom, Heizung, Kühlung) und in Betriebsanlagen (Weichenheizungen, Zugvorheizungen ...)
- **Scope 3-Emissionen:** Betrachtung der THG-Emissionen aus der Wertschöpfungskette: v. a. THG-Emissionen beschaffter / hergestellter Kapitalgüter (z. B. Schieneninfrastruktur, Fahrzeuge wie Schienen- und Straßenfahrzeuge ...) und aus eingekauften Verbrauchsgütern und Dienstleistungen. Zusätzlich Betrachtung weiterer Scope 3-Teilkategorien wie z. B. Emissionen aus Transport / Verteilung durch beauftragte Dritte, aus der Behandlung / Entsorgung von ÖBB Abfällen sowie aus der Nutzung verkaufter Produkte (Emissionen externer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem ÖBB Schienennetz)

Die Reduktionsmaßnahmen werden in jeweiligen Dekarbonisierungspfaden abgebildet bzw. vorangetrieben. Neben der ÖBB-eigenen Dekarbonisierung tragen die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus zur Dekarbonisierung Österreichs bei. Die gesamtstaatlichen CO₂-Effekte der ÖBB sind auch Teil des nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) zur Erreichung der Klimaziele Österreichs. Ein wichtiger Hebel zum weiteren Ausbau ist die Verkehrsverlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene. Ziel ist, es durch die Steigerung der Kapazität, Qualität und Produktivität die Wettbewerbsfähigkeit des ÖBB Konzerns zu forcieren.

Die ÖBB beschreiten den Weg einer deutlichen Dekarbonisierung in Österreich schon seit 2018. Damals wurde mit der Umstellung des Bahnstroms (für den Antrieb der Züge) auf 100 % erneuerbare Energien ein erster wichtiger Meilenstein gesetzt. Bereits seit 2019 stammt der Drehstrom für die Gebäude und Betriebsanlagen zu 100 % aus erneuerbarer Energie. Durch die Umstellung im Bahnstrombereich konnten die THG-Emissionen im Scope 2 im Bereich Mobilität von 2017 auf 2018 um rd. 100.000 t gesenkt werden. Im Bereich Gebäude wurde von 2018 auf 2019 eine Scope 2-Reduktion von rd. 25.000 t erzielt. 2019 wurde die ÖBB Klimaschutzstrategie veröffentlicht – seitdem werden weitere Dekarbonisierungsziele verfolgt. ESRs E1-1.15

Emissionsreduktionsziele

Mit ihren Zielsetzungen leisten die ÖBB einen Beitrag auf dem Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaft in Europa 2050. Die ÖBB sind ein im In- und Ausland agierender Konzern – auch mit Konzernteilen außerhalb Österreichs bzw. außerhalb der EU. Die Dekarbonisierung nach europäischen Vorgaben bzw. das Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 steht dabei im Fokus. Das Konzernziel der ÖBB (In- und Ausland) bis zum Jahr 2050 ist Net-Zero (- 90 % THG-Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2022) bzw. Klimaneutralität (Ausgleich der im Zieljahr verbliebenen Restemissionen). Als Zielbeitrag zum österreichischen Ziel der Klimaneutralität 2040 wird prioritär die Reduktion des ÖBB Fußabdrucks in Österreich forciert – in den Bereichen Mobilität und Gebäude mit signifikanter Reduktion schon bis 2035. Die THG-Reduktion in den internationalen Bereichen – innerhalb und außerhalb der EU – orientiert sich am Klimaziel 2050. Die ÖBB unterstützen das Übereinkommen von Paris mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und orientieren sich am 1,5-Grad-Ziel bzw. am aktuell vorliegenden sektorübergreifenden Reduktionspfad. Der sektorübergreifende Reduktionspfad basiert auf dem „Pathways to Net-zero“ – SBTi Technical Summary mit den Zielsetzungen - 42 % THG-Reduktion bis 2030 bzw. - 90 % THG-Reduktion bis 2050 (SBTi: Science Based Targets Initiative). ESRs E1-1.16.a

**ÖBB Dekarbonisierungsbereiche
(qualitativ)**

	Ziele	Gesamtziel ÖBB Konzern (versus 2022)
Mobilität	Net-Zero (Klimaneutralität)	2050 (AT: 2035) ¹⁾
Gebäude	Net-Zero (Klimaneutralität)	2050 (AT: 2035) ¹⁾
Scope 3	Net-Zero (Klimaneutralität)	2050

¹⁾ Net-Zero (- 90 % gegenüber dem Basisjahr 2022) bzw. Klimaneutralität (Ausgleich der Restemissionen) in den Bereichen Mobilität und Gebäude in Österreich bis 2035 als Zielbeitrag zum nationalen Ziel der Klimaneutralität 2040.

ÖBB Dekarbonisierungsbereiche (quantitativ)	Basisjahr 2022	Zwischenziel 2030 ¹⁾	Ziel für Inland (AT) 2035 ²⁾	Ziel ÖBB Konzern 2050 ²⁾
Mobilität (Scope 1 und 2)				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO ₂ eq ges. Inland ³⁾	310 226	180 131	23 ⁴⁾	31 ⁴⁾
Gebäude und Betriebsanlagen (Scope 1 und 2)				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO ₂ eq ges. Inland ³⁾	54 49	31 28	5 ⁴⁾	5 ⁴⁾
Scope 3				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO ₂ eq ges.	2.400	1.392		240 ⁴⁾

¹⁾ Soll: laut SBTi sektorübergreifenden Reduktionspfad - 42 % versus 2022.

²⁾ Soll: laut SBTi sektorübergreifenden Reduktionspfad - 90 % versus 2022.

³⁾ Scope 2 im Inland (AT): Market-based.

⁴⁾ In den Zieljahren 2035 für das Inland (Bereiche Mobilität und Gebäude / Betriebsanlagen) und 2050 für ÖBB Konzern (In- und Ausland) besteht zusätzlich das Ziel der Klimaneutralität (Netto Null = Abbau / Ausgleich der Restemissionen).

Anmerkung: Der Bezugswert zum Dekarbonisierungsbereich Mobilität (Scope 1 und 2) im Basisjahr 2022 steigt durch die Einbeziehung von Arverio Deutschland GmbH geringfügig an. Die Anpassung der Zieldarstellung im Übergangsplan erfolgt 2025.

Ein Zielabgleich der quantitativen Zielsetzungen des ÖBB Konzerns erfolgt jährlich nach Abfrage / Bewertung der in die finanziellen Planungen eingebetteten Klimaschutzmaßnahmen. ESRS E1-1.16.h

Maßnahmen zum Klimaschutz und damit zur Reduktion von Treibhausgasen wurden im ÖBB Konzern jedoch bereits vor dem nun aktuellen Basisjahr 2022 gesetzt. Damit haben die ÖBB erste große THG-Reduktionen in Österreich schon im Jahr 2018 erzielen können. Neben der expliziten Aufnahme / Nennung der Elektrifizierungsprojekte des ÖBB Schienennetzes im Rahmenplan wurde damals mit der Umstellung von Bahnstrom und Drehstrom auf 100 % erneuerbare Energien in den Jahren 2018 und 2019 rund ein Drittel der Emissionen von 2017 eingespart. Die THG-Reduktion von 2017 auf 2019 erfolgte trotz Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Schiene von 8,5 %. Als einer der First Mover wäre für die ÖBB daher ein deutlich früheres Basisjahr (< 2016) zur Bemessung bzw. Darstellung der gezielten Dekarbonisierungsmaßnahmen der ÖBB heranzuziehen. Gemäß den European Sustainability Reporting Standards und den Vorgaben im Thema „Klimawandel“ (ESRS E1) dürfen Basisemissionen bzw. Referenzzielwerte zwar angepasst werden, um in der Vergangenheit erzielte THG-Reduktionsmaßnahmen abzubilden. Das Unternehmen darf laut ESRS E1 dabei aber keine Emissionsreduktionen vor dem Jahr 2020 berücksichtigen. Die in den Jahren 2018 und 2019 von den ÖBB erzielten ersten großen Reduktionen an THG-Emissionen (rd. 100.000 t im Bereich Mobilität und rd. 25.000 t im Bereich Gebäude – beides bezieht sich auf Scope 2) – können somit nicht zur Bemessung der künftigen Reduktionspfade herangezogen werden; zugleich bekräftigen sie das bisherige Engagement der ÖBB in Sachen Klimaschutz.

Energie – Erneuerbare Energien

Erneuerbare Energien sind das Rückgrat der Klimaschutzstrategie der ÖBB in Österreich. Der Bahnstrom der ÖBB (Strom für den Betrieb der Züge) wurde 2018 auf 100 % erneuerbare Energie umgestellt – im Jahr 2019 auch der 50-Hz-Drehstrombereich für die Stromversorgung der Gebäude und Betriebsanlagen. Weniger Abhängigkeiten vom Strommarkt und den künftigen Energiebedarf vermehrt aus Eigenversorgung abzudecken, sind die Ziele der neuen Energiestrategie der ÖBB, die im Juni 2023 präsentiert wurde. Das Ziel bis 2030 lautet, den Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom (inkl. Partnern) durch den Ausbau und die Modernisierung der eigenen Wasser-, Solar-, und Windkraftanlagen von 60 auf 80 % zu steigern und gleichzeitig die innerbetriebliche Energieeffizienz um 25 % zu erhöhen.

Dekarbonisierungshebel bzw. wesentliche Klimaschutzmaßnahmen

Für die drei Dekarbonisierungsbereiche der ÖBB wurden nachstehende Dekarbonisierungshebel bzw. folgende wesentliche Klimaschutzmaßnahmen identifiziert. Die Klimaschutzmaßnahmen werden jährlich abgefragt, deren Wirkungen / Umsetzungsgrade bewertet, je Dekarbonisierungsbereich zusammengefasst und jährlich gemonitort (Zielabgleich). ESRS E1-1.16.b

Dekarbonisierungshebel im Bereich Mobilität (ÖBB-eigene Dekarbonisierung)

- Ersatz von Diesel bzw. Umstieg auf alternative Antriebsformen (wirkt v.a. auf Scope 1 – aber auch auf Scope 2 und 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Ersatz von Diesel im Schienen- / Busverkehr und im innerbetrieblichen Fuhrpark (Akku- und Hybridfahrzeuge)
- Etablierung alternativer Antriebsformen im Busbereich
- (Elektro, Wasserstoff ...) – in Abstimmung mit Leistungsbestellern und Auftraggebern (Länder, Verkehrsverbünde ...)
- Nutzung von Brückentechnologien (z. B. HVO-Treibstoffe)
- Elektrifizierung von noch nicht elektrifizierten Strecken

- Erhöhung des Eigenversorgungsgrades im Bahnstrombereich durch erneuerbare Energien und Abdeckung des künftigen Mehrbedarfs durch mehr Verkehr auf der Schiene (Schwerpunkt AT) (wirkt auf Scope 2 und 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Repowering Wasserkraft (Revitalisierung / Neubau)
- Ausbau Photovoltaik
- Ausbau Windkraft

- Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz (wirkt auf Scope 1, 2 und 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Maßnahmenbündel Bahnstrom
- Maßnahmenbündel Diesel (als Zwischenlösung)

Dekarbonisierungshebel im Bereich Mobilität (Dekarbonisierungseffekt für Österreich)

- Verkehrsverlagerungen auf die Bahn (wirkt in AT vor allem auf Scope 1 und 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

Ausbau Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit durch Steigerung von Qualität und Produktivität

Dekarbonisierungshebel im Bereich Gebäude und Betriebsanlagen

- Ausstieg aus fossilen Energien bzw. Umstieg auf klimafreundliche Alternativen (wirkt auf Scope 1 und 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Ausstieg aus Heizöl
- Ausstieg aus Fossilgas

- Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz (wirkt auf Scope 1, 2 u. 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Gebäudeoptimierung
- Gebäudesanierung

Dekarbonisierungshebel im Bereich der Scope 3-Emissionen

- Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen (wirkt vor allem auf Scope 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

Optimale Nutzung / Forcierung der Dekarbonisierungsentwicklungen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der ÖBB (abhängig von den Entwicklungen in den Branchen bzw. Unternehmen der ÖBB Lieferkette) v. a. in den Bereichen Bau (Stahl, Beton ...) sowie Fahrzeuge (Stahl, Aluminium, Kunststoffe ...).

- Gezielte THG-Reduktionen bei weiteren Scope 3 – Teilkategorien (wirkt vor allem auf Scope 3)

Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:

- Reduktion von brennstoff- und energiebezogenen Emissionen
- Reduktion von Emissionen aus Abfallbehandlung / -entsorgung
- Reduktion aus Transport / Verteilung vorgelagert

Mit gezielten Investitionen unterstützen die ÖBB die Umsetzung des Übergangsplans. Investitionspläne der Teilkonzerne bzw. Gesellschaften werden jährlich im Zuge der Budget- / Mittelfristplanungen abgefragt (Budgetplanung für das jeweils nächste Jahr / Mittelfristplanung für weitere 5 Jahre). ERS E1-1.16.c

Nachstehend ist ein Auszug aus dem geplanten Investitionsvolumen mit Bezug auf die skizzierten Klimaschutzmaßnahmen dargestellt:

- ÖBB-Infrastruktur AG: Investitionen in nachhaltige und erneuerbare Energieerzeugung 2014 bis 2030: rd. 1,6 Mrd. EUR
- ÖBB-Infrastruktur AG: Ausstieg aus Heizöl und Fossilgas rd. 80 Mio. EUR von 2025 bis 2030
- ÖBB-Personenverkehr AG: Gesamtinvestitionsvolumen in neue, moderne, energieeffiziente Flotte 2024 bis 2030 (Nahverkehr, Fernverkehr, Fahrzeugein- und -umbauten): rd. 6 Mrd. EUR
- Österreichische Postbus AG investiert 2025 bis 2026 rd. 66 Mio. EUR in E- und H₂-Busse (alternative Antriebe)

Der ÖBB Konzern berichtet seit 2021 nach der EU-Taxonomie-Verordnung, nähere Informationen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern“. Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte für alle sechs Umweltziele, wobei mit den Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns der wesentliche Beitrag in den Umweltzielen Klimaschutz und Kreislaufwirtschaft geleistet wird. In Bezug auf die zentralen Leistungsindikatoren der taxonomiekonformen CapEx bzw. CapEx-Pläne werden folgende nachstehende Wirtschaftstätigkeiten der ÖBB als taxonomiekonform für das Berichtsjahr 2024 eingestuft. Bei der Bewertung wurden „Ermöglichende Tätigkeiten“ und „Übergangstätigkeiten“ zusätzlich als taxonomiekonform betrachtet. ERS E1-1.16.c

- Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten – Code CCM 3.19.: 96 % (Vj: 97 %)
- Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie – Code CCM 4.1.: 100 % (Vj: 100 %)
- Stromerzeugung aus Windkraft – Code CCM 4.3.: 100 % (Vj: 100 %)
- Stromerzeugung aus Wasserkraft – Code CCM 4.5.: 100 % (Vj: 100 %)
- Übertragung und Verteilung von Elektrizität – Code CCM 4.9.: 100 % (Vj: 100 %)
- Speicherung von Strom – Code CCM 4.10.: 100 % (Vj: 100 %)
- Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr – Code CCM 6.1.: 99,9 % (Vj: 99,9 %)
- Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr – Code CCM 6.2.: 85 % (Vj: 93 %)
- Personenbeförderung im Orts- u. Nahverkehr, Personenkraftverkehr – Code CCM 6.3.: 79 % (Vj: 84 %)
- Schieneninfrastruktur – Code CCM 6.14.: 87 % (Vj: 89 %)

Der KPI OpEx gesamt in Mio. EUR wird jährlich ermittelt und in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern“ veröffentlicht.

Die qualitative Bewertung der potenziell eingeschlossenen (gebundenen) Treibhausgasemissionen aus Vermögenswerten und Produkten ist von großer Bedeutung, da sie maßgeblich zur Einschätzung der Umweltauswirkungen und zur Einschätzung des Gefährdungspotenzials zur Nichterreichung der festgelegten Emissionsreduktionsziele beiträgt. Bei der Beschreibung dieser Treibhausgasemissionen wird nach den bekannten Dekarbonisierungsbereichen unterschieden. ERS E1-1.16.d

Bereich Mobilität (Scope 1 und Scope 2)

Obwohl aktuell über 90 % der Verkehre auf der Schiene in Österreich elektrisch angetrieben durchgeführt werden (aktuell sind 75 % der ÖBB Strecken elektrifiziert), betreiben die ÖBB im In- und Ausland noch dieselbetriebene Lokomotiven und Triebwagen im Schienenbereich. Zusätzlich dazu werden dieselbetriebene Busse und im innerbetrieblichen Verkehr fossil betriebene Pkw und Nutzfahrzeuge im ÖBB Konzern eingesetzt. Dies stellt eine Herausforderung für die Erreichung der Emissionsreduktionsziele im Bereich Mobilität dar. Im ÖBB Konzern erfolgt daher eine Abwägung der weiteren Nutzung fossil angetriebener Fahrzeuge versus einer frühzeitigen Abschreibung (Wettbewerb / Kosten). Ein wesentliches Augenmerk ist hier vor allem auf die Österreichische Postbus AG zu richten, der Fortschritt in der Dekarbonisierung hängt überwiegend von den Leistungsvergaben der Besteller (Länder, Verkehrsverbünde ...) ab.

Bereich Gebäude und Betriebsanlagen (Scope 1 und Scope 2)

Die ÖBB haben in Österreich über 3.500 Gebäude im Bestand. Zusätzlich dazu befinden sich einige wenige Bestandsgebäude der internen Tochtergesellschaften ebenfalls im Besitz des ÖBB Konzerns. Generell handelt es sich dabei um ältere Gebäude, die energetisch zu sanieren sind, beispielsweise durch Dämmung und Tausch der Heizsysteme. Ein Risiko für die Erreichung der Emissionsreduktionsziele im Bereich Gebäude und Betriebsanlagen sind die hohen Kosten, die mit der Sanierung älterer Gebäude einhergehen. Hier muss vorrangig eine Abwägung von Kosten / Nutzen durchgeführt werden. Vor allem in internationalen Bereichen sind die ÖBB vielfach in Fremdgebäuden eingemietet, wodurch die Einflussmöglichkeit der ÖBB auf energetische Sanierung der Gebäude begrenzt ist.

Bereich Scope 3 (zusätzliche Information)

Die ÖBB beschaffen Kapitalgüter, Verbrauchsgüter und Dienstleistungen und nutzen viele Materialressourcen (Infrastruktur: Bau und Instandhaltung, Fahrzeuge: Schienen- und Straßenfahrzeuge ...). Damit sind die ÖBB bei der Reduktion ihrer Scope 3 Emissionen von den Dekarbonisierungsschritten der Branchen bzw. Unternehmen in ihrer Wertschöpfungskette abhängig. Eine Gefährdung der nicht Erreichung der Emissionsreduktionsziele im Bereich der Scope 3-Emissionen, geht damit von der Abhängigkeit des Marktes und den technologischen Entwicklungen aus. Das Ziel ist, die Dekarbonisierungsentwicklungen der Branchen bzw. Unternehmen aus Kundensicht voranzutreiben und an den Entwicklungen optimal zu partizipieren. Dabei besteht einerseits das Risiko der Verteuerung (Kostenanstiege in der Beschaffung), andererseits entstehen beispielsweise durch die Förderung einer sinnvollen Kreislaufwirtschaft auch Chancen.

Um die Gefährdung der Erreichung der gesetzten Emissionsreduktionsziele durch die beschriebenen potenziell eingeschlossenen Treibhausgasemissionen hintanzuhalten, haben die ÖBB die oben angeführten Themenstellungen in ihre Dekarbonisierungsziele integriert.

Die mittel- / langfristigen Hauptschwerpunkte sind:

- Bereich Mobilität: Ersatz von Diesel (Hinweis: über 90 % der Traktionsleistungen im Schienenverkehr wird schon jetzt elektrisch angetrieben erbracht) bzw. Umstieg auf alternative Antriebsformen
- Bereich Gebäude und Betriebsanlagen: Ausstieg aus fossiler Energie (Heizöl und Fossilgas)
- Bereich der Scope 3-Emissionen: optimale Nutzung / Forcierung der Dekarbonisierungsentwicklungen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der ÖBB trotz Abhängigkeit von den Entwicklungen in den Branchen bzw. Unternehmen der ÖBB Lieferkette

Die ÖBB haben ihre ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert / definiert (inkl. Bewertung der Kriterien für einen „wesentlichen Beitrag“ bzw. Kriterien für „keine erhebliche Beeinträchtigung“) – siehe Informationen zur Umsetzung der Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern im jährlichen Konzernlagebericht (Geschäftsbericht).

Die taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten der ÖBB leisten einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“, aber keinen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“. Durch diese Wirtschaftstätigkeiten liegen keine erheblichen Beeinträchtigungen für die „Anpassung an den Klimawandel“ im Sinne der DNSH-Kriterien vor (DNSH: Do No Significant Harm).

Durch die ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten bzw. durch die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit sehen die ÖBB auch weiteres Potenzial für die Zukunft. Beispielsweise ergibt sich durch die weitere Verlagerung vom Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene bzw. den ÖBB Busverkehr ein hohes Wachstumspotenzial – siehe auch Dekarbonisierungshebel „Verkehrsverlagerungen auf die Bahn“ (Dekarbonisierungsbereich Mobilität: Dekarbonisierungseffekt für Österreich). Hier soll vor allem durch den Ausbau von Kapazität und der Steigerung von Qualität und Produktivität ein Effekt in der Wettbewerbsfähigkeit des ÖBB Konzerns erzielt werden. Umsatzerlöse und Investitionen zu diesen Wirtschaftstätigkeiten mit Bezug zu den Umweltzielen „Klimaschutz“ bzw. „Anpassung an den Klimawandel“ werden jährlich im Konzernlagebericht veröffentlicht (siehe Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO). ERS E1-1.16.e

Klimaschutz war auch schon vor der Erstellung / Genehmigung des Übergangsplans ein wichtiges Themengebiet mit strategischem Fokus. Die ÖBB sehen in der Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaftstätigkeit ein starkes Wachstumspotenzial und streben weitere Verlagerungen von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene bzw. den Öffentlichen Verkehr an. Der Betrieb einer nachhaltigen Schienenverkehrsinfrastruktur und die klimafreundlichen Mobilitätslösungen mit Bahn und Bus sind ein wertvoller Teil der Strategie und des Geschäftsmodells der ÖBB. Um diese Rolle weiter abzusichern, wollen die ÖBB mit ihrem Übergangsplan für den Klimaschutz (ÖBB Klimaschutzstrategie seit 2017) als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie die restlichen THG-Emissionen noch weiter reduzieren und Klimaneutralität erreichen. Strom aus erneuerbaren Energien ist die zentrale Säule für die Klimafreundlichkeit der Bahn. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für erneuerbare Energien weiter steigen werden. Dementsprechend setzt der ÖBB Konzern mit seiner Energiestrategie in Österreich auf höhere Eigenversorgung mit Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern (Sonne, Wind, Wasser ...). Außerdem soll die innerbetriebliche Energieeffizienz beispielsweise durch die Modernisierung des Bahnstromnetzes oder die Gebäudeoptimierung um 25 % gesteigert werden. Die sichere Bahnbetriebsführung, ein Optimum an Streckenverfügbarkeit und die Minimierung von Anlagen- und Fahrzeugstörungen sind Grundvoraussetzungen, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Um Beeinträchtigungen für Kund:innen und Mitarbeiter:innen möglichst minimal zu halten, hat die Anpassung an den Klimawandel sowie der Schutz ihrer Bahninfrastruktur und ihrer Assets für den ÖBB Konzern oberste Priorität. Der Übergang hin zu einer klimaneutralen Economy wird auch den ÖBB hohe Kosten verursachen bzw. Investitionen erfordern. An Bedeutung gewinnen zudem „Sustainable Finance“-Produkte, da dadurch die Transformation hin zu ökologisch nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen finanziert werden soll. Dies ist vor allem für die am Kapitalmarkt operierenden ÖBB Konzerngesellschaften wichtig. In diesem strategischen Umfeld ist der Übergangsplan für den Klimaschutz (ÖBB Klimaschutzstrategie seit 2017) eingebettet. ESRs E1-1.16.h

Der vorliegende Übergangsplan für den Klimaschutz wurde im Februar 2025 vom Vorstand der ÖBB-Holding AG genehmigt. Das Aufsichtsratsgremium der ÖBB-Holding AG wird gesondert informiert, die Freigabe / Genehmigung erfolgt durch die Aufsichtsratsmitglieder im Zuge der Freigabe des Nachhaltigkeitsberichts im Lagebericht des Geschäftsberichts für 2024. Anschließend wird der Übergangsplan für den Klimaschutz in der Konzernstrategie bzw. Nachhaltigkeitsstrategie entsprechende Berücksichtigung finden. ESRs E1-1.16.i

Fortschrittsberichte folgen ab dem Bericht für das Geschäftsjahr 2025. ESRs E1-1.16.j

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und seiner möglichen Auswirkungen ist es für den ÖBB Konzern von entscheidender Bedeutung, potenzielle Klimagefahren zu untersuchen. Eine umfassende Klimarisikoanalyse hilft dabei festzustellen, ob sich diese Gefahren zu Risiken entwickeln könnten, die die Geschäftstätigkeit erheblich beeinflussen. Zudem bildet die Klimarisikoanalyse die Grundlage, damit der ÖBB Konzern notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel ergreifen kann. Auf diese Weise wird die Klimaresilienz gestärkt und die Leistungsfähigkeit des Konzerns langfristig gesichert. Der zunehmende Klimawandel verändert die Dynamik von Klima- und Naturgefahren stark: Aufgrund der zunehmenden Häufigkeit von Extremwetterereignissen, längeren Hitzeperioden und Ähnlichem wird die Analyse von Klimarisiken mit einem langfristigen Zeithorizont immer wichtiger. Sie ermöglichen die Bewertung, ob bestehende Naturgefahren in naher, mittlerer oder ferner Zukunft zu Klimarisiken werden könnten.

Für den ÖBB Konzern wurden folgende wesentliche klimabezogene physischen Risiken identifiziert (Details zum Prozess der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse sind weiter hinten in diesem Kapitel zu finden.

Klimarisiken ¹⁾	
Physische Klimarisiken	– Hitze (Hitzestress, Hitzewelle) – Kältewelle – Starke Niederschläge, Hochwasser – Lawinen – Sturm
Transitorische Klimarisiken	Eine umfassende Analyse relevanter transitorischer Klimarisiken für den ÖBB Konzern befindet sich in Ausarbeitung. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung können daher noch keine konkreten Angaben gemacht werden.

¹⁾ ESRs E1.SBM-3.18.

Exkurs Hochwasser

Das Hochwasser in Wien und Niederösterreich im September 2024 hatte bis einschließlich Dezember 2024 erhebliche Auswirkungen auf den Bahnverkehr des ÖBB Konzerns. Es zeigte die Notwendigkeit, die Klimaresilienz in allen betroffenen Bereichen zu stärken. Zahlreiche Streckensperrungen und Infrastrukturschäden wie Gleisunterspülungen und beschädigte Brücken verdeutlichten die Konsequenzen extremer Wetterereignisse. Die ÖBB setzen bereits seit vielen Jahren auf umfassende Maßnahmen zur Risikominderung, um die Widerstandsfähigkeit von Infrastruktur, Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen zu gewährleisten. Ein zentraler Fokus liegt auf der Entwicklung von Präventionsmaßnahmen und der Verbesserung von Monitoring- und Frühwarnsystemen, um klimarelevante Gefahren frühzeitig zu erkennen. Im Falle des Hochwassers im Herbst 2024 konnten Notfallpläne rasch umgesetzt sowie alternative Routen und Ersatzkonzepte aktiviert werden. Um die Auswirkungen künftiger klimatischer Extremsituationen weiter zu minimieren und präventiv vorzubeugen, investieren die ÖBB nicht nur in die Beseitigung aller Schäden, sondern evaluieren auch, wie bestehende Pläne für Neu- und Ausbauten sowie bestehende Infrastruktur und Gebäude angepasst werden können, um den Klimawandel langfristig besser zu bewältigen. Gleichzeitig wird für die Zukunft ein agileres Abweichungsmanagement erarbeitet, das den Betrieb auch in Krisensituationen sicherstellen soll. Mit zielgerichteten Anpassungen soll zukünftig die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn abgesichert werden.

Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells im Kontext des Klimawandels

In Anbetracht der zunehmenden Auswirkungen auf Grund von Extremwetterereignissen (welche in Häufigkeit und Intensität stetig zunehmen), aber auch massiv steigender Zugkilometerleistungen, wird es entscheidend sein, die Widerstandsfähigkeit des Bahnsystems zu erhöhen und zu stärken. Daher wurde Ende 2024 ein neues Konzernprogramm gestartet. In diesem sollen alle bestehenden und künftig notwendigen Initiativen zur Verbesserung der Qualität, Resilienz, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit geordnet, abgestimmt und priorisiert werden. Dabei wird auf drei Schwerpunkte (Stabilisieren, Sanieren, Verbessern) gesetzt und ein Resilienzplan erarbeitet, der dabei unterstützen soll das Kerngeschäft des ÖBB Konzerns kurz-, mittel-, und langfristig an den Klimawandel anzupassen. In diesem sollen alle Konzernaktivitäten aber auch allfällige Handlungsbedarfe außerhalb des ÖBB Konzerns entlang vordefinierter Handlungsfelder betrachtet und auch bereits bestehende Analysen geprüft werden. ESRs E1.SBM-3.AR.8.b

Die aktuell in Erarbeitung befindliche Analyse klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen soll hierbei ebenfalls mit einbezogen werden. Sie wird den gesamten ÖBB Konzern mit sämtlichen Teilkonzerngesellschaften sowie Teile der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette einbeziehen und bildet die Grundlage. ESRs E1.IRO-1.20.b

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung können daher zu Ergebnissen bzw. konkreten Strategien, Zielen und Maßnahmen in diesem Kontext noch keine weiteren Angaben gemacht und veröffentlicht werden. ESRs E1.SBM-3.19.a, b, c, AR.7.b

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, finanzieller Risiken und Chancen ist umfassend in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Bei der Ermittlung klimabezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen werden sowohl klimabedingte physische Risiken als auch Übergangsrisiken und -chancen, die innerhalb des ÖBB Konzerns auftreten können, betrachtet. ESRs E1.IRO-1.20.a

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf den Klimawandel im Sinne der ESRs wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Anpassung an den Klimawandel				
E1-F-1	Durch vermehrte Extremwetterereignisse (Hitzetage, Starkniederschlag, Sturm) wird die Schieneninfrastruktur beschädigt und der Zugverkehr beeinträchtigt. Dies führt zu Umsatzeinbußen und Mehrkosten durch Reparaturen.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-2	Durch vorausschauende Planung und Analysen werden Anpassungsmaßnahmen getroffen, um Schäden potenziell zu minimieren und langfristig Kosten zu sparen.	Chance	Mittelfristig	
E1-F-3	Durch die Veränderung des Klimas kann es zu Änderungen am Markt, gesetzlichen Änderungen, technologische Weiterentwicklungen etc. kommen. Dies kann zu zusätzlichen Kosten führen, wie beispielsweise aufgrund eines vermehrten Kühlbedarfs von Fahrzeugen oder Gebäuden.	Risiko	Mittelfristig	
E1-F-4	Durch den Klimawandel kann es zu Verknappung von Ressourcen (inkl. Energie) kommen, was zu erhöhten Kosten führen kann.	Risiko	Langfristig	
Unterthema: Klimaschutz				
E1-A-1	Durch die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Bahn- und Busverkehr) durch Steigerung der Qualität und Kapazität werden zusätzliche positive THG-Effekte für Österreich erreicht.	Positiv	Langfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
E1-A-2	Der Einsatz von Diesel im Schienen- / Busverkehr und im innerbetrieblichen Fuhrpark (Dienst-Pkw und Nutzfahrzeuge, Instandhaltungsfahrzeuge Schiene, Stapler, Kleingeräte ...) im ÖBB Konzern verursacht THG-Emissionen im Bereich Mobilität.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
E1-A-3	Durch den Energieeinsatz (Versorgung mit Strom, Heizung, Kühlung) und in Betriebsanlagen (Weichenheizungen, Zugvorheizungen), u. a. derzeit teilweise noch mit fossilen Energien, verursacht der ÖBB Konzern THG-Emissionen im Bereich Gebäude.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
E1-A-4	Durch die Herstellung beschaffter Kapitalgüter (z. B. Schieneninfrastruktur, Fahrzeuge wie Schienen- und Straßenfahrzeuge ...) und durch eingekaufte Verbrauchsgüter und Dienstleistungen entstehen THG-Emissionen aus der Wertschöpfungskette.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
E1-A-5	Durch die Behandlung / Entsorgung der Abfälle des ÖBB Konzerns entstehen THG-Emissionen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
E1-F-5	Mehrkosten durch CO ₂ -Steuer auf Treibstoff.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-6	Die Österreichische Postbus AG ist in der Dekarbonisierung überwiegend abhängig von Leistungsvergaben der Besteller (Länder, Verkehrsverbünde ...), aktuell werden großteils noch Dieselleistungen bestellt.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-7	Durch die Steigerung der Qualität und Kapazität sowie ein gestiegenes Klimabewusstsein kommt es zu mehr Transporten im Bahn- und Busverkehr.	Chance	Kurzfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erwarten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRS 2.SBM-3.48g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
E1-F-8	Mehrkosten durch CO ₂ -Steuer auf fossile Brennstoffe im Bereich Gebäude. (ETS II)	Risiko	Mittelfristig	
E1-F-9	Mehrkosten durch CBAM Zertifikate einerseits bei Direktimporten durch ÖBB, andererseits Kostenanstiege bei Importen von Lieferanten (indirekt).	Risiko	Mittelfristig	
Unterthema: Energie				
E1-A-6	Zur Erbringung von Mobilitätsleistungen Schienen- und Busverkehr und im innerbetrieblichen Verkehr wird Energie verbraucht, dadurch entstehen THG-Emissionen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
E1-A-7	Durch den Betrieb der Gebäude (Versorgung mit Strom, Heizung, Kühlung) und den Betrieb der Betriebsanlagen (Weichenheizungen, Zugvorheizungen), wird Energie verbraucht, derzeit teilweise noch fossile Energien, dadurch entstehen THG-Emissionen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
E1-F-10	Gesetzliche Regelungen, kriegerische Auseinandersetzungen etc. führen zu Veränderungen auf dem Energiemarkt. Die Kosten für Energie steigen.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-11	Der Ausbau der Eigenproduktion reduziert die Abhängigkeit von externen Energieanbietern und schwankenden Strompreisen.	Chance	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRS 2.SBM-3.48g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Klimabedingte physische Risiken

Die Evaluierung von Risiken durch höhere Gewalt und Naturgefahren ist bereits seit vielen Jahren ein fester Bestandteil des Risikomanagements. Mit zunehmenden Extremwetterereignissen und längeren Hitzeperioden gewinnt jedoch auch die langfristige Bewertung von Klimarisiken an Bedeutung. Aus diesem Grund wurde im Geschäftsjahr 2022 erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse hinsichtlich physischer Klimarisiken für den ÖBB Konzern (für alle relevanten ÖBB Gesellschaften inkl. wesentlicher Untersuchungsobjekte) durchgeführt. Dabei wurden Klimarisiken für einen kurzen- (2021 / laufendes Jahr), mittel- (2021–2030) und langfristigen (2021–2050) Zeithorizont betrachtet. Die Analyse bezieht sich spezifisch auf die ÖBB Gesellschaft, für die sie erstellt wurde, wobei die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette nur indirekt mitbetrachtet wurde. Diese Betrachtung basiert auf den bestverfügbaren Klimaszenarien-Daten für Österreich (ÖKS15), welche bis 2026 die aktuell gültigen Klimaszenarien sind. Für den Zeitraum von 2021 bis 2030 wurden die Klimadaten der Jahre 1991 bis 2020 bewertet. Für den Zeitraum von 2021 bis 2050 wurde das Klimaszenario RCP 8.5 berücksichtigt. Dieses Szenario geht von weiterhin hohen Treibhausgasemissionen ohne signifikante Maßnahmen zur Reduktion aus. Bei der Betrachtung hat sich gezeigt, dass Klimagefahren in ihrer Ausprägung variieren können, je nachdem welchen Zeithorizont man betrachtet. Der Analyseprozess wurde durch Klimaexpert:innen der GeoSphere Austria begleitet. ESRS E1.IRO-1.AR.11.a, b

In einem ersten Schritt wurde gemäß Anlage A im Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139 jene Klimagefahren ausgeschlossen, die nicht zutreffen – aufgrund der geografischen Lage (fehlende Exposition), der ausgeübten Wirtschaftstätigkeit bzw. der Standorte der Vermögenswerte. Die verbliebenen Klimagefahren wurden schließlich dahingehend betrachtet, ob diese eine erhebliche Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Aktivitäten oder der Vermögenswerte verursachen könnten und dahingehend bewertet. Die Betrachtung erfolgte für folgende ÖBB Gesellschaften inkl. relevanter Tochtergesellschaften: ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Group, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. Dabei wurden beispielsweise Gebäude, Wagenmaterial, Schienennetz und Mitarbeiter:innen als Untersuchungsobjekte definiert und analysiert sowie Wirkungsketten von mehreren unterschiedlichen Klimagefahren mitbetrachtet.

Interne Expert:innen beurteilten die Schwere der negativen Auswirkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkungen. Hierbei wurde die Exposition auf Standortebene und die Verwundbarkeit (Vulnerabilität) der wirtschaftlichen Tätigkeiten und Vermögenswerte berücksichtigt. Die potenziellen Klimarisiken ergeben sich aus der Wahrscheinlichkeit des Eintretens multipliziert mit der negativen Auswirkung. Wegen verschiedener Unsicherheiten wurde auf eine quantitative Beurteilung verzichtet. ESRS E1.IRO-1.AR.11.c, d

Neben kleinen Standortaktualisierungen bei allen ÖBB Gesellschaften wurde 2024 die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse auch erstmals für die Arverio Deutschland GmbH durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Klimagefahren wie Hitzewellen, Wind, Flusshochwasser, Küstenüberflutungen, Niederschlagsänderungen und extreme Niederschläge berücksichtigt. ESRS E1.IRO-1.20.b, 21

Klimabedingte Übergangsrisiken und -chancen

Im Geschäftsjahr 2024 wurde erstmals mit der Analyse klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen für den ÖBB Konzern gestartet. Die Analyse befindet sich aktuell noch in Ausarbeitung. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung können daher noch keine konkreten Angaben dazu gemacht werden. ESRS E1.IRO-1.20.c, 21; ESRS E1.IRO-1.AR.12.a, b, c, d, AR.15

Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die ÖBB haben Strategien (Konzepte), Policies / Regelungen zur Bewältigung der Auswirkungen / Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel definiert, um diese Themenstellungen zu managen, die Herausforderungen zu bewältigen sowie Verbesserungspotenziale gezielt und strukturiert anzugehen bzw. umzusetzen. Nachfolgend werden die wesentlichsten – zusätzlich zur Konzernstrategie – unterstützenden Strategien / Konzepte und Regelungen angeführt. ESRS E1-2.24, 25

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
E1-K-1	ÖBB Klimaschutzstrategie	Die ÖBB bekennen sich zu einer nachhaltigen Ausrichtung ihres unternehmerischen Handelns. Mit der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei alle drei Säulen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) in ein ausgeglichenes Verhältnis gebracht. Klimaschutz ist ein wichtiger Teil davon und nimmt damit einen wesentlichen Stellenwert in der unternehmerischen Ausrichtung des Unternehmens ein. Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von THG-Emissionen in Österreich, der Straßenverkehr der weitaus größte Emittent im Verkehr. 2023 haben die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt THG-Emissionen in der Höhe von rd. 4,2 Mio. t erspart. Die ÖBB sind damit ein wichtiges Klimaschutzunternehmen des Landes und leisten einen wesentlichen Beitrag, um zukünftig mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichterreichung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten. Die ÖBB sehen in der Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaftstätigkeit ein starkes Wachstumspotenzial und streben weitere Verlagerungen von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr an. Um diese Rolle weiter abzusichern, wollen die ÖBB die verbleibenden THG-Emissionen noch weiter reduzieren. Mit Dekarbonisierungspfaden planen die ÖBB schrittweise ihre Reduktionsmaßnahmen. Strategischer Fokus liegt aktuell prioritär auf Reduktion des CO₂-Fußabdrucks in Österreich. Zielsetzungen finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“ bei „Übergangsplan für den Klimaschutz“. Stoßrichtungen: Die ÖBB gehen zur Dekarbonisierung entlang folgender drei Bereiche vor: – Mobilität: Elektrifizierung von Strecken (AT), alternative Antriebe – Schiene, alternative Antriebe – Straße, erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Erhöhung der Auslastung im Verkehr – Gebäude: Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030, Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2035, Umsetzung Gebäudeoptimierungsplan Konzern 2030 / 2040 und Ausrollung Konzernpolicy zur Energieträgerauswahl in Gebäuden – Scope 3-Emissionen: Bilanzierung Scope 3 gezielt erweitern bzw. weiterentwickeln, Reduktionsmaßnahmen entlang der bereits definierten Toptreiber aus der Beschaffung bzw. für weitere große Verursacher prüfen und umsetzen, Primärdaten soweit möglich forcieren ... – Zusätzliche Stoßrichtung: weitere Verkehrsverlagerungen – Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit (Qualität und Produktivität)
E1-K-2	Anpassung an den Klimawandel	Die Anpassung an den Klimawandel als Teil der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie befasst sich mit den Herausforderungen der der Klimawandel weltweit mit sich bringt. Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Bei den ÖBB betrifft das im Besonderen die Infrastruktur und die Assets des Unternehmens sowie in weiterer Folge den Umfang und die Qualität ihrer Mobilitätsdienstleistungen. Die sichere Bahnbetriebsführung, ein Optimum an Streckenverfügbarkeit und die Minimierung von Anlagen- und Fahrzeugstörungen sind Grundvoraussetzungen, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Für die ÖBB haben daher der Schutz ihrer Bahninfrastruktur und ihrer Assets oberste Priorität. Zugleich sollen Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen möglichst minimal gehalten werden. Um eine effektive Anpassung an den Klimawandel bestmöglich zu erwirken, ist neben der Umsetzung von Präventivmaßnahmen auch die Etablierung von Monitoring- und Frühwarnsystemen von großer Wichtigkeit. Entlang der Stoßrichtungen soll im Jahr 2025 wo möglich weiter konkretisiert und weitere Maßnahmen zugeordnet werden.
E1-K-3	ÖBB Energiestrategie	Im Juni 2023 wurde die neue Energiestrategie der ÖBB vorgestellt, die als wichtiger Beitrag zur konkreten Umsetzung der Dekarbonisierungsziele dient. Das ambitionierte Ziel bis 2030: Durch den Ausbau und die Modernisierung der eigenen Wasser-, Solar-, und Windkraftanlagen den Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom in Kooperation mit Partnern von 60 auf 80 % steigern. Außerdem soll die innerbetriebliche Energieeffizienz beispielsweise durch die Modernisierung des Bahnstromnetzes oder die Gebäudeoptimierung um 25 % erhöht werden. Um die Ziele der Energiestrategie umzusetzen, investieren die ÖBB gesamt rd. 1,6 Mrd. EUR. Die gesetzten Maßnahmen sollen vor allem dazu beitragen, dem Konzern im Energiebereich mehr Unabhängigkeit zu verschaffen – denn Versorgungssicherheit und Abfederung weiterer möglicher Teuerungen sind das klare Ziel.

¹⁾ Strategien / Konzepte werden vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen und finden Anwendung für den gesamten ÖBB Konzern.

²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

³⁾ Die ÖBB Klimaschutzstrategie wird durch den „Übergangsplan für den Klimaschutz“ des ÖBB Konzerns adaptiert bzw. geht in diesen über.

Weitere Überlegungen zu strategisch relevanten Themen in Bezug auf Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel werden nachfolgend angeführt.

Der Klimawandel stellt weltweit eine der größten Herausforderungen dar. Klimabedingte Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Bei den ÖBB betrifft das im Besonderen die Infrastruktur und die Assets des Unternehmens sowie in weiterer Folge den Umfang und die Qualität ihrer Mobilitätsdienstleistungen. Die sichere Bahnbetriebsführung, ein Optimum an Streckenverfügbarkeit und die Minimierung von Anlagen- und Fahrzeugstörungen sind Grundvoraussetzungen, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Für die ÖBB haben der sichere Bahnbetrieb und der Schutz ihrer Bahninfrastruktur sowie ihrer Assets oberste Priorität. Zugleich sollen Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen möglichst minimal gehalten werden. Um eine effektive Anpassung an den Klimawandel bestmöglich zu erwirken, ist neben der Umsetzung von Präventivmaßnahmen auch die Etablierung von Monitoring- und Frühwarnsystemen von großer Wichtigkeit. Entlang der Stoßrichtungen soll im Jahr 2025, dort wo es möglich ist, weiter konkretisiert und weitere Maßnahmen zugeordnet werden.

Sustainable Finance

Mit der Veröffentlichung eines Sustainable-Finance-Frameworks im Geschäftsjahr 2023 erstellte die ÖBB als Konzern ein Dokument, das Nachhaltigkeitsparameter in die vom Konzern verwendeten Finanzierungsformen integriert. Es gilt für die am Kapitalmarkt aktiven und mit einem ESG-Rating ausgestatteten Gesellschaften der ÖBB. Transparenz und Offenheit in Bezug auf Sustainable Finance Produkten helfen die Glaubwürdigkeit gegenüber den relevanten Kapitalgebern nachhaltig zu stärken. Nähere Informationen finden sich in Kapitel E.4 „Unternehmensspezifische Informationen“ bei Sustainable Finance.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien

Die ÖBB haben zur Umsetzung ihrer Strategien und Ziele zum Klimaschutz und zu Anpassung an den Klimawandel entsprechende Maßnahmen definiert und mit finanziellen Mitteln hinterlegt. Die Umsetzung und Durchführung der unten angeführten Maßnahmen ist von der Verfügbarkeit / Zuweisung der finanziellen Mittel abhängig. ESRS E1-3.28, 29, AR 21

Gezielte Investitionen unterstützen die Umsetzung der in den nachstehend angeführten Tabellen aufgelisteten und beschriebenen Maßnahmen. Die Investitionspläne der Teilkonzerne bzw. Gesellschaften werden jährlich im Zuge der Budget- und Mittelfristplanungen abgefragt (Budgetplanung für das jeweils nächste Jahr, Mittelfristplanung für weitere fünf Jahre).

Ein Auszug aus dem geplanten Investitionsvolumen in Bezug auf die skizzierten Klimaschutzmaßnahmen:

- ÖBB-Infrastruktur AG: Investitionen in nachhaltige und erneuerbare Energieerzeugung 2014 bis 2030: rd. 1,6 Mrd. EUR
- ÖBB-Infrastruktur AG: Ausstieg aus Heizöl und Fossilgas rd. 80 Mio. EUR von 2025 bis 2030
- ÖBB-Personenverkehr AG: Gesamtinvestitionsvolumen in die Flotte 2024 bis 2030 (Nahverkehr, Fernverkehr, Fahrzeugen und -umbauten): rd. 6 Mrd. EUR
- Österreichische Postbus AG investiert 2025 bis 2026 rd. 66 Mio. EUR in E- und H₂-Busse (alternative Antriebe)

Zur Umsetzung ihrer Klimaschutzstrategie und -ziele (ÖBB Konzernziel 2050 und ÖBB Teilziele in Österreich 2035) hat der ÖBB Konzern Dekarbonisierungshebel und wesentliche Klimaschutzmaßnahmen definiert. Diese finden sich an Anfang dieses Kapitels unter „Übergangsplan für den Klimaschutz“. Für die Dekarbonisierungsbereiche Mobilität, Gebäude und Scope 3 bestehen erste Maßnahmenportfolios mit Detailmaßnahmen (Dekarbonisierungspfade). Sie sind, soweit in der Budget- bzw. Mittelfristplanung zeitlich möglich, auch finanziell hinterlegt.

Die aktuellen Portfolios an Detailmaßnahmen zu den Dekarbonisierungshebel der ÖBB Dekarbonisierungsbereiche zur Zielerreichung im Bereich Mobilität, Gebäude und Scope 3-Emissionen sind hierunter dargestellt. Diese umfassen Angaben zur ÖBB Gesellschaft, Kurzbeschreibung, Dekarbonisierungshebel, Wirkung, finanzielle Bedeckung und den Verweis, ob die Maßnahme Inland (AT) bzw. Ausland ist. ESRS E1-3.29.a, b; ESRS E1.MDR-A.68.a, b, c, e

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Gesellschaftsnamen wie folgt abgekürzt:

Gesellschaft ÖBB TK / G	Gesellschaftsname abgekürzt
ÖBB Konzern	Konzern
ÖBB-Infrastruktur AG	Infra
ÖBB-Personenverkehr AG	PV
Rail Cargo Group	RCG
ÖBB-Business Competence Center GmbH	BCC
ÖBB-Produktion GmbH	PR
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	TS
Österreichische Postbus AG	PB
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	Immo
Rail Equipment GmbH & Co KG	REQ

Dekarbonisierungsbereich Mobilität – Portfolio

Detailmaßnahmen

Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung:

„Ersatz von Diesel“

Maßnahme Kurzbeschreibung

Maßnahme Kurzbeschreibung	THG-Reduktions-Potenzial ¹⁾	Umsetzungs-zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Beschaffung E-Hybrid Verschublokomotiven 1263	5.700	2030–2035	PR / Infra (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Beschaffung Akku Triebwagen als Ersatz für Dieseltriebwagen 5047	5.200	2026–2028	PV (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Beschaffung E-Triebwagen als Ersatz von Dieseltriebwagen auf elektrifizierten Strecken (ETZ Alpin und Universal)	5.200	Bis 2030	PV (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Ersatz (Auslauf) Dieseltriebwagen BR 5047	15.800	2028–2030	PV (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Ersatz (Auslauf) Dieseltriebwagen BR 5022 (Desiro Classic)	16.500	2031–2035	PV (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Spritsparende Fahrweise Postbus (Fahrzeugdatensystem in Bussen)	250 (BA: 7 BJ: 7)	2014–2030	PB (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Flottenumstellung Postbus gemäß Clean Vehicle Directive (CVD), 109 E-Busse als Ersatz von Dieseln	4.900	2025–2030	PB (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Beschaffung von 35 H ₂ Busse in Kärnten (H ₂ Carinthia)	1.550	2026	PB (I)	J	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Teil-Umstellung auf HVO 100, 100 % Einsparung von Diesel im Scope 1 (lediglich geringe Scope 3-Emissionen)	9.200	2025–ff	PB (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Umstellungspotenzial durch Leistungsbesteller auf alternative Antriebe / Treibstoffe bis 2030	20.800	2026–2030	PB (I)	o	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Teilerneuerung Instandhaltungsflotte Schiene, gesamt: Ersatz Diesel durch Hybridantriebstechnik	1.200	2025–2028	REQ (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Teilweise Flottenumstellung Straße – in Summe ca. 3.000 Fahrzeuge	6.000 (BA: 5.640 BJ: 5.640)	2018–2030	REQ (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Ersatz von dieselbetriebenen Staplern	160 (BJ: 128)	2023–2028	TS (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Sukzessive Umstellung der Dieseltankstellen (DB Netze / Infra) auf HVO 100	885	Ab 2027	RCG (RCH) (A)	o	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1
Ersatz Dieselloks mit Hybridloks (Plan 10–14 Dieselloks)	tbc. ²⁾	Bis 2030	RCG (RCT-BILK) (A)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6, E2-A-1

¹⁾ THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit. BA ... Basisjahr 2022: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BA, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen. BJ ... Berichtsjahr 2024: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BJ, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen.

²⁾ tbc ... to be controlled

Detailmaßnahmen**Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung:****„Steigerung der Energieeffizienz“**

Maßnahme Kurzbeschreibung	THG-Reduktions-Potenzial ¹⁾	Umsetzungs-zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Maßnahmenbündel Energieeffizienz - Bahnstrom:					
– Beschaffung Elektrotriebwagen und -lokomotiven: Einsparung 59.000 MWh bis 2026					
– Warmhaltebetrieb DOSTO, ECO-Drive Talent, besetzungsgradabhängige Klimaanlagesteuerung Railjet (RJ), Softwarerelease Taurus: Einsparung ~11.500 MWh bis 2026	14 (BJ: 10,8)	2023–2026	Infra / Konzern (I)	j	E1-A-6, E1-F-10
– Energieoptimierte Geschwindigkeit, Fahrempfehlung mit Text SMS, energieoptimierter Netzfahrplan, Adaptive Zuglenkung: ~96.000 MWh ab 2025					
– Temperaturanpassung Nahverkehrs Flotte 5.100 MWh ab 2024; Schlafmodus Cityjet+: 15.000 MWh					
- Gesamtsumme: 186.600 MWh					
Maßnahmenbündel Energieeffizienz - Diesel:					
Verbesserte Betriebsführung und Fahrzeugtechnik - Berechnung energieoptimierte Geschwindigkeit, Fahrempfehlung mit Text SMS, energieoptimierter Netzfahrplan, Adaptive Zuglenkung - Gesamtsumme: ~14.700 MWh	3.750 (BA: 3.000 BJ: 3.000)	2019–2025	Infra / Konzern (I)	j	E1-A-2, E1-F-5, E1-A-6

¹⁾ THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit. BA ... Basisjahr 2022: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BA, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen. BJ ... Berichtsjahr 2024: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BJ, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen.

Detailmaßnahmen**Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung:****„Erhöhung Eigenversorgung Energie“**

Maßnahme Kurzbeschreibung	THG-Reduktions-Potenzial ¹⁾	Umsetzungs-zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Repowering Wasserkraft: Revitalisierung und Neubau					
– KW Spullersee, KW Obervellach II, Pumpspeicher-KW Tauernmoos	Kein THG-Reduktions-effekt	2021–2026	Infra (I)	j	E1-A-6, E1-F-11
Erneuerbare Energieträger: Photovoltaikanlagen / Windkraft					
	Kein THG-Reduktions-effekt	2021–2030	Infra (I)	j	E1-A-6, E1-F-11
Installation Photovoltaik für Betrieb E-Stapler (Reduktion von Diesel)	52	2026	RCG (RCT-BILK) (A)	j	E1-A-6, E1-F-11, E2-A-1

¹⁾ THG Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit.

Detailmaßnahmen**Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung:****„Verkehrsverlagerung auf die Bahn“**

Maßnahme Kurzbeschreibung	THG-Reduktions-Potenzial ¹⁾	Umsetzungs-zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ausbau Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit (Steigerung Qualität / Produktivität) für mehr Verkehre mit Bahn und Bus: Verdoppelung der Kapazität im Schienennetz bis 2040, Steigerung Qualität z. B. neue Fahrzeuge für Bahn und Bus	THG-Reduktionseffekt für Österreich	laufend bis 2040	Konzern (I)	j	E1-A-1, E1-F-7

¹⁾ THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit.

2024 haben die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt THG-Emissionen in der Höhe von rd. 4,2 Mio. t erspart. Dies entspricht der Menge an THG-Emissionen, die anfallen würden, wären die ÖBB Verkehrsleistungen statt mit Bahn und Bus ersatzweise mit Pkw und Lkw erbracht worden. Eine Verdoppelung der Kapazität auf dem Schienennetz der ÖBB in Österreich bzw. eine weitere Steigerung der Qualität (z. B. auch durch neue Schienen- und Straßenfahrzeuge) und der Produktivität wird dazu beitragen, dass dieser positive THG-Effekt für Österreich weiter ansteigt. Der Ausbau des Bahn- und Busverkehrs ist wertvoller Teil der Lösung gegen den Klimawandel und zur Einhaltung der österreichischen Klimaziele.

Weitere wichtige Maßnahmen Maßnahme Kurzbeschreibung	Wirkung auf Dekarbonisierungshebel	Status	ÖBB TK / G	Verweis auf Auswirkungen, Risiken, Chancen
Fuhrpark: Nach Abschluss der Rahmenvereinbarung über bis zu 540 Elektrotriebzüge (Projekt ETZ Universal) für den Nah- und Fernverkehr mit Siemens Mobility wurden Ende des letzten Jahres die ersten 70 Garnituren bestellt. In diesem neu gestarteten Umsetzungsprojekt VANEZA (Variabler Nah- und Fernverkehrszug Austria) wurden abgerufen: – 11 ÖBB Cityjet Nahverkehrszüge in der Variante mit 73 Metern – 28 ÖBB Cityjet Nahverkehrszüge mit 106 Metern – 31 Garnituren für den inneralpinen Fernverkehr In den Bereichen Leistung und Ausstattung hat sich einiges getan: Die neuen Elektrotriebzüge basieren auf der Plattform Mireo und erreichen durch den Einsatz eines natürlichen Kältemittels ein Plus an Nachhaltigkeit. Zusätzlich sorgen die Anwendung einer Wärmepumpentechnologie und die Leichtbauweise für einen reduzierten Energieverbrauch.	Verkehrsverlagerungen auf die Bahn, Energieeffizienz und THG-Reduktion Kältemittel	Leistungsabruf erfolgt – Inbetriebnahme 2028	PV	E1-A-1, E1-F-7
HVO-100-Treibstoff bei Postbus im Einsatz: Im November 2024 wurden vier Tankstellen der Österreichischen Postbus AG in der Region Ost auf HVO-100-Treibstoff (= Dieseleratz) umgestellt. Damit können beim Betrieb der mit HVO 100 betankten Busse direkte THG-Emissionen zur Gänze vermieden werden. Ein weiterer Einsatz von HVO 100 wird geprüft. (HVO 100 steht für „Hydrotreated Vegetable Oil“)	Ersatz von Diesel	ab 11/2024	PB	E1-A-2, E1-F-5, E2-A-1
Erste Agri-Photovoltaikanlage für Bahnstrom: Erhöhung der Eigenversorgung mit grüner Energie. Bis 2030 wollen die ÖBB den Eigenversorgungsgrad mit grünem Bahnstrom auf 80 % steigern. Die neueste Innovation, um dieses Ziel zu erreichen, ist die erste Agri-Photovoltaikanlage Österreichs für Bahnstrom, die in Thalsdorf errichtet wird. Sie ermöglicht eine umweltfreundliche Mehrfachnutzung. Pilotprojekt für grüne Energie. Die Photovoltaikanlage wird eine Modulfläche von rund 6 Hektar aufweisen und einen Jahresenergieertrag von rund 15 GWh erbringen. Das entspricht in etwa 3.800 Fahrten mit dem Railjet von Wien nach Salzburg. Aufgrund der Nähe zur Bahn kann der produzierte 16,7-Hertz-Bahnstrom direkt in die Oberleitung eingespeist werden. Mithilfe der verwendeten Rammfundamente ist die Versickerungsfähigkeit des Bodens gewährleistet. Außerdem kann die Anlage nach Ablauf ihrer technischen Lebensdauer rückstandsfrei abgebaut werden. Eine Fläche – mehrfacher Nutzen: Neben der 100 % erneuerbaren Energiegewinnung dient der Rasen unter den PV-Modulen als Weidefläche für etwa 6.000 Hühner und 60 Schafe. Zudem tragen umfangreiche Naturschutzmaßnahmen, wie etwa das Setzen von Bäumen und die Bepflanzung von Blühstreifen mit regionalem Saatgut, zu mehr Biodiversität bei.	Erhöhung Eigenversorgung	2024	Infra	E1-F-4, E1-A-6, E1-F-11
Der Nightjet der neuen Generation fährt nach Bregenz: Ab sofort kommt man mit diesem neuen ÖBB Zug nämlich über Nacht in die Hauptstadt Vorarlbergs. Mit dem Nightjet der neuen Generation ist ein riesiger Qualitäts- und Komfortsprung auf der Strecke Wien – Bregenz gelungen. Der Ausbau des ÖBB Nachtzuggeschäftes wird damit konsequent fortgesetzt und die ÖBB bieten mit den hochmodernen Zügen deutlich mehr Komfort und Privatsphäre für die Reisenden.	Verkehrsverlagerungen auf die Bahn	Ab März 2024 laufend	PV	E1-A-1, E1-F-7

Dekarbonisierungsbereich Gebäude / Betriebsanlagen – Portfolio:

Detailmaßnahmen Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung: „Ausstieg aus fossilen Energien“ Maßnahme Kurzbeschreibung	THG- Reduktions- Potenzial ¹⁾	Umsetzungs- zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ausstieg aus Heizöl bis 2030	5.500 (BA: 4.569 BJ: 3.630)	2019 – 2030	Infra (I)	j	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-6, E1-A-7
Schrittweiser Ausstieg aus Fossilgas bis 2034	27.000 (BJ: 22.140)	2022 – 2034	Infra (I)	j	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-6, E1-A-7
Dekarbonisierung Fernwärme (Nutzung der Dekarbonisierungs-pläne der Fernwärmeanbieter) – lt. UBA: bis 2035 Reduktion Fossilgas auf 18 %	12.100 (BJ: tbc ²⁾)	2022 – 2035	Infra (I)	j	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-6, E1-A-7
Ausstieg aus gasbetriebenen Weichenheizungen bis 2030	790 (BJ: 593)	2023 – 2030	Infra (I)	j	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-6, E1-A-7

¹⁾ THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit. BA ... Basisjahr 2022: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BA, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen. BJ ... Berichtsjahr 2024: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BJ, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen.

²⁾ tbc ... to be controlled.

Weitere wichtige Maßnahmen Maßnahme Kurzbeschreibung	Wirkung auf Dekarbonisierungshebel	Status	ÖBB TK / G	Verweis auf Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ausstieg aus Heizöl (Ziel bis 2030) wurde weiter vorangetrieben	Ausstieg aus fossilen Energien	Umsetzung läuft	Infra	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-7
Ausstieg aus Fossilgas (Ziel bis 2034) wurde weiter vorangetrieben	Ausstieg aus fossilen Energien	Umsetzung läuft	Infra	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-7
Policy Energieträgerauswahl für Gebäude im ÖBB Konzern ausgerollt	Ausstieg aus fossilen Energien und Energieeffizienz	2024	Konzern	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-7
Gebäudeoptimierungsplan Konzern 2030 / 40: erste Projekte gestartet	Ausstieg aus fossilen Energien und Energieeffizienz	2024 ff	Immo / Konzern	E1-A-3, E1-F-8, E1-A-7

Dekarbonisierungsbereich Scope 3 – Portfolio

Bei den Maßnahmen zur Beschaffung von Kapitalgütern und von Verbrauchsgütern / Dienstleistungen orientieren sich die ÖBB an den Dekarbonisierungsentwicklungen der für den Konzern wesentlichen Branchen bzw. Unternehmen.

Detailmaßnahmen Dekarbonisierungshebel bzw. Wirkung: „Gezielte Reduktion weiterer Scope 3-Emissionen“ Maßnahme Kurzbeschreibung	THG- Reduktions- Potenzial ¹⁾	Umsetzungs- zeitraum	ÖBB TK / G (In- / Ausland)	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Dekarbonisierung im Bereich Mobilität bis 2035 im Inland (AT) – Scope 3.3 Mobilität	55.900 BJ: tbc ²⁾	2022–2035	Konzern (I)	j	E1-A-4, E1-A-6, E1-A-7
Dekarbonisierung im Bereich Gebäude bis 2035 im Inland (AT) – Scope 3.3 Gebäude	19.100 BJ: tbc ²⁾	2022–2035	Konzern (I)	j	E1-A-4, E1-A-6, E1-A-7
Optimale Mitnutzung der Dekarbonisierungs- entwicklungen der für die ÖBB wesentlichen Branchen (Scope 3-Treiber der wichtigsten Materialgruppen aus der Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen) – Scope 3.1 und 3.2	164.000	2025–2030	Konzern (I / A)	o - bzw. laufend bei Beschaffungen	E1-A-4, E1-A-5, E1-F-9

¹⁾ THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme für Scope 1 und 2 in Tonnen über die gesamte Laufzeit. BA ... Basisjahr 2022: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BA, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen. BJ ... Berichtsjahr 2024: noch zu reduzierende THG-Emission ausgehend vom BJ, um vollständiges THG-Reduktions-Potenzial zu erreichen.

²⁾ tbc ... to be controlled.

Weitere wichtige Maßnahmen Maßnahme Kurzbeschreibung	Wirkung auf Dekarbonisierungshebel	Status	ÖBB TK / G	Verweis auf Auswirkungen, Risiken, Chancen
Analyse Dekarbonisierungsentwicklungen der Unternehmen / Branchen der Wertschöpfungskette (Lieferanten): Die ÖBB sind bei der Reduktion ihrer Scope 3-Emissionen abhängig von den Dekarbonisierungsschritten der Branchen bzw. Unternehmen ihrer Wertschöpfungskette bzw. vom Markt und den technologischen Entwicklungen. Ausgerichtet auf die treibhausgasintensiven Warengruppen bzw. Materialien der ÖBB, wurden die Dekarbonisierungsentwicklungen der für die ÖBB wesentlichsten Branchen analysiert, um in Zukunft an den Entwicklungen optimal zu partizipieren.	Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen	Herbst 2024	Konzern	E1-A-4, E1-F-9
Weiterentwicklung Scope 3 – Bilanzierung: Die ÖBB verfolgen das Ziel einer schrittweisen Umstellung von der monetär-basierten Berechnung auf detailliertere Methoden (bis hin zur Supplier-specific Methode = aktivitätsbezogen) umzusteigen, um die Scope 3-Reduktion effektiv zu managen. Nähere Informationen finden sich bei der THG-Bilanz 2024.	Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen	Herbst 2024	Konzern / Infra	E1-A-4, E1-F-9
Projekt „Fit 4 Future“ (ESG-Projekt Einkauf): Bereitstellung eines E2E-Prozesses für alle Beschaffungen zur automatisierten Abfrage von Nachhaltigkeitsdaten bei Lieferanten – u. a. zu CO ₂ -Emissionen in der Produktionsphase für Verbrauchsgüter, Dienstleistungen und Kapitalgüter	Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen	Entwicklung 2024; Go Live 2025	Konzern / BCC	E1-A-4, E1-F-9
Scope 3 Arbeitsgruppen und Bewusstseinsbildung im Topmanagement: Unter der Leitung der ÖBB-Holding AG ist es das Ziel das Bewusstsein in den Teilkonzernen / -gesellschaften zum Scope 3 zu heben. Auch die Bewertung des Scope 3-Inventars der ÖBB wurde im Rahmen dieser Arbeitsgruppe durchgeführt. Die Arbeitsgruppe wird weiter vorge setzt.	Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen und gezielte Reduktion weiterer Scope 3-Emissionen	2024	Konzern	E1-A-4, E1-F-9

Seit 2021 veröffentlicht der ÖBB Konzern freiwillig die Kennzahlen zu taxonomiefähigen und -konformen Umsätzen, CapEx und OpEx. Nähere Informationen sowie die finanziellen Kennzahlen für 2024 finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern“. Die in den Tabellen aufgelisteten Maßnahmen sind je Dekarbonisierungshebel folgenden taxonomiekonformen bzw. taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen.

Dekarbonisierungshebel ¹⁾	Wirtschaftstätigkeit(en)
Ersatz von Diesel	CCM / CCA 6.1, CCM / CCA 6.3, CCM / CCA 6.5
Steigerung Energieeffizienz	CCM / CCA 7.3
Erhöhung Eigenversorgung Energie	CCM / CCA 4.1, CCM / CCA 4.5, CCM / CCA 4.10
Verkehrsverlagerungen auf die Bahn	CCM / CCA 6.1, CCM / CCA 6.2, CCM / CCA 6.3
Ausstieg aus fossilen Energien	CCM / CCA 7.3, CCM 7.2 / C 3.2
Gezielte Reduktion weiterer Scope 3-Emissionen bzw. Beschaffung von Kapital- / Verbrauchsgütern und Dienstleistungen	nicht abgedeckt

¹⁾ ESRS E1-3.29.c.

Anpassung an den Klimawandel – Portfolio

Detaillangaben zu Anpassung an den Klimawandel finden sich in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“ bei „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“.

Eine Konkretisierung der Ziele und Stoßrichtungen in Bezug auf Anpassung an den Klimawandel ist für das Jahr 2025 geplant, im Zuge dessen erfolgt auch die notwendige Maßnahmenspezifizierung. Ein Auszug bereits laufender Maßnahmen findet sich nachfolgend: ESRS E1-3.29.a, b

Maßnahmen zu Anpassung an den Klimawandel (Auszug)Maßnahme Kurzbeschreibung¹⁾

ÖBB Gesellschaft

Zeithorizont

Streckenbetroffenheitsanalyse von flachgründigen Rutschungen:

Die Erhebung von geo- und meteorologischen Grundlagen sowie die Durchführung von morphologischen Aufnahmen vor Ort bilden die Basis für die Erstellung der Suszeptibilitätsanalyse. Diese dient der Feststellung der Betroffenheit durch die Verschneidung der Grundlagendaten für das mögliche Auftreten von Rutschungen oder Hangmuren bis ins Gleis. Die Validierung der Ergebnisse erfolgt durch die Fachbereiche Fahrwegtechnik und die jeweiligen Regionen. Die Maßnahme dient zur präventiven Sicherung von gefährdeten Streckenabschnitten.

Infra

In Umsetzung

Forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion:

Durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge kann die Schutzwaldfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Das Naturgefahrenmanagement umfasst dabei auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebs, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb negativ beeinflussen kann.

Infra

In Umsetzung

Präventive Baumentfernung – „Bahnbegleitwald“:

Das Ziel der präventiven Baumentfernung liegt darin, die Beeinträchtigung der Bahn durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile bei Starkwindereignissen, Schnee und Eis bestmöglich zu reduzieren und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter zu steigern. Das erwartete Ergebnis ist die Reduktion der Beeinträchtigungen im Bahnverkehr durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile.

Infra

In Umsetzung

Aktualisierung Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für alle relevanten Teilkonzerngesellschaften

Konzern

jährlich

Durchführung einer Resilienzanalyse für den ÖBB Konzern

Konzern

In Umsetzung

¹⁾ MDR-A.68.a, b, c, e.**Parameter und Ziele****Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel**

Mit ihren Zielsetzungen leisten die ÖBB einen Beitrag auf dem Weg zu einer klimaneutralen Economy in Europa 2050. Die ÖBB sind ein national und international agierender Konzern – auch mit Konzernteilen außerhalb Österreichs bzw. einem Standort außerhalb der EU. Die Dekarbonisierung nach europäischen Vorgaben und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 liegt dabei im Fokus. Das Konzernziel der ÖBB (In- und Ausland) bis zum Jahr 2050 ist Net-Zero (- 90 % THG-Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2022) bzw. Klimaneutralität (Ausgleich der im Zieljahr verbliebenen Restemissionen). Als Zielbeitrag zum österreichischen Ziel der Klimaneutralität 2040 wird prioritär die Reduktion des ÖBB Fußabdrucks in Österreich forciert – in den Bereichen Mobilität und Gebäude mit signifikanter Reduktion schon bis 2035. Die THG-Reduktion in den internationalen Bereichen innerhalb und außerhalb der EU verfolgt eine Zielerreichung bis 2050. Die ÖBB unterstützen das Übereinkommen von Paris mit dem Klimaneutralitätsziel bis 2050 und orientieren sich am 1,5 Grad-Ziel bzw. am aktuell vorliegenden sektorübergreifenden Reduktionspfad (basierend auf „Pathways to Net-zero – SBTi Technical Summary: - 42 % THG-Reduktion bis 2030 bzw. - 90 % THG-Reduktion bis 2050; SBTi: Science Based Targets Initiative). ESRs E1-4.30, 31

Das übergeordnete Konzernziel (In- und Ausland) des Unternehmens sowie das Ziel der ÖBB im Inland (AT) konzentriert sich auf die Dekarbonisierung in den Bereichen Mobilität, Gebäude und Betriebsanlagen, einschließlich der Scope 3-Emissionen und der Market-based Scope 2-Emissionen. Diese Zielsetzungen werden in einer Übersichtstabelle (Brutto-Ziele) abgebildet, die die quantitativen THG-Reduktionsbeiträge der verschiedenen Dekarbonisierungshebeln darstellen und dabei das aktuelle Maßnahmenportfolio berücksichtigen.

Ziele Tabelle der einzelnen Dekarbonisierungsbereiche ¹⁾	Basisjahr 2022	Zwischenziel 2030			Ziel 2035 ÖBB Konzern (Inland)			
		Plan ÖBB 2030: Summe THG-Reduktion aus Maßnahmenportfolio 2024	Ziel laut SBTi sektorübergreifenden Reduktionspfad - 42 % Vgl. mit 2022	Reduktion 2030 Vgl. mit 2022 Plan SBTi Reduktionspfad in Prozent	Plan ÖBB 2035: Summe THG-Reduktion aus Maßnahmenportfolio 2024	ÖBB Ziel 2035	Reduktion 2035 Vgl. mit 2022 Plan Vgl. mit ÖBB Ziel in Prozent	Ziel 2050 ^{2) 4)}
Mobilität (Scope 1 und 2) – THG-Emissionen	310 ^{3) 4) 5)}	236	180 ^{4) 5)}	-24 % -42 %	-	-	-	31 ⁵⁾
gesamt in tsd. Tonnen CO ₂ eq (gesamt; AT)	226 ^{3) 4)}	153	131 ⁴⁾	-32 % -42 %	131	23	-42 % -90 %	23
<i>Reduktionsbeiträge Inland (AT)</i>								
Ersatz Diesel (Scope 1)		-70			-22			
Steigerung Energieeffizienz (Scope 1 und 2)		-3						
Erhöhung Eigenversorgung Bahnstrom (Scope 2)		nicht direkt wirksam						
Verbrauchssenkung Kältemittel (Scope 1)		x						
<i>Reduktionsbeiträge international</i>								
Ersatz Diesel International (Scope 1)		-1						
Gebäude (Scope 1 und 2) – THG-Emissionen	54 ^{3) 4)}	35	31 ⁴⁾	-35 % -42 %	-	-	-	5
gesamt in tsd. Tonnen CO ₂ eq (gesamt; AT)	49 ^{3) 4)}	30	28 ⁴⁾	-39 % -42 %	5	5	-90 % -90 %	5
<i>Reduktionsbeiträge Inland (AT)</i>								
Ausstieg Fossilenergie (Heizöl) bis 2030 (Scope 1)		-5						
Ausstieg Fossilenergie (-gas) bis 2034 (Scope 1)		-18			-9			
Ausstieg Fossilenergie - Umstieg / Nutzung		4			-16			
<i>Dekarbonisierung Fernwärme-Anbieter (Scope 2)</i>								
<i>Reduktionsbeiträge international (aktuell noch keine Maßnahmen)</i>								
Scope 3-Emissionen – THG-Emissionen	2.400	2.209	1.392	-8 % -42 %	-	-	-	240
gesamt in tsd. Tonnen CO ₂ eq (gesamt; AT)								
<i>Reduktionsbeiträge ÖBB gesamt (In- und Ausland)</i>								
Beschaffung Investitions- / Verbrauchsgüter und Dienstleistungen ⁶⁾	1.635	-164						
Brennstoff- u. energiebezogene Emissionen aus Mobilität ⁷⁾	62	-18			-6	6		
Brennstoff- und energiebezogene Emissionen aus Gebäude ⁸⁾	21	-9			-6	2	-	

¹⁾ Die in der Tabelle angeführten Ziele gelten für alle vollkonsolidierten ÖBB Gesellschaften. Die Zielangaben erfüllen die Angaben gemäß ESRS E1-4.34.a, b, c, d, e, f, ESRS E1-4.34.b, c, d, e, g, j wurden berücksichtigt.

²⁾ Notwendiges Ziel zur Erreichung des laut SBTi-sektorübergreifenden Reduktionspfad – 90 % im Vergleich zum Basisjahr 2022.

³⁾ Zusätzliche Angaben zu Scope 1 und 2 (in tsd. t CO₂eq): Dekarbonisierungsbereich Mobilität 2022 – ÖBB gesamt: 310 tsd. t (= Scope 1: 259 tsd. t; Scope 2: 51 tsd. t) und AT: t (= Scope 1: 226 tsd. t; Scope 2: 0,059 tsd. t); Dekarbonisierungsbereich Gebäude 2022 – ÖBB gesamt: 54 tsd. t (=Scope 1: 36 tsd. t; Scope 2: 18 tsd. t) und AT: 49 t (Scope 1: 33 tsd. t; Scope 2: 16 tsd. t).

⁴⁾ Angaben zur Zielsetzung mit Scope 2 Location-based: Dekarbonisierungsbereich Mobilität, Basisjahr 2022 (Angaben in tsd. t): 465 (AT: 353) → 2030 (- 42 %): 270 (AT: 205) → 2050 (- 90 %): 47 (AT: 35); Dekarbonisierungsbereich Gebäude, Basisjahr 2022 (Angaben in tsd. t): 109 (AT: 105) → 2030 (- 42 %): 63 (AT: 61) → 2050 (- 90 %) 11 (AT: 10).

⁵⁾ Der Bezugswert zum Dekarbonisierungsbereich Mobilität (Scope 1 und 2) im Basisjahr 2022 steigt durch die Einbeziehung von Arverio Deutschland GmbH geringfügig an. Die Anpassung der Zieldarstellung im Übergangsplan erfolgt mit Berichtsjahr 2025.

⁶⁾ Reduktion durch Nutzung / Forcierung Dekarbonisierungsentwicklungen aus ÖBB-Wertschöpfungskette (Ansatz 10 % bis 2030).

⁷⁾ Dekarbonisierung Bereich Mobilität 2035 im Inland (Detail zur Zielentwicklung 2035 für das Inland).

⁸⁾ Dekarbonisierung Bereich Gebäude 2035 im Inland (Detail zur Zielentwicklung 2035 für das Inland).

Die ÖBB haben schon vor einigen Jahren Ziele zur Reduzierung der THG-Emissionen festgelegt und in Nachhaltigkeitsberichten / Geschäftsberichten veröffentlicht. Diese Ziele wurden nun gemäß den entsprechenden Vorgaben auf die Zielhorizonte 2030 bzw. 2050 angepasst. Durch das vorgezogene Ziel der ÖBB, in den Bereichen Mobilität und Gebäude / Betriebsanlagen im Inland (AT) im Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen, ist für diese Bereiche bereits ein Ziel für 2035 definiert. Die Zielsetzungen wurden in den vergangenen Jahren auch bereits mit Risiken und Chancen abgeglichen. Ziele bestehen für den Einsatz erneuerbarer Energien und für die Anpassung an den Klimawandel. ESRS E1-4.33

Die ÖBB werden auf ihrem Dekarbonisierungspfad schon länger vom Österreichischen Umweltbundesamt begleitet. Das Basisjahr 2022 ist repräsentativ – es ist das erste mögliche Bezugsjahr, dass nicht mehr von den Auswirkungen der Coronapandemie beeinflusst ist. Die angegebenen Zielsetzungen gelten für alle vollkonsolidierten Unternehmen des ÖBB Konzerns. Arverio Deutschland GmbH ist ebenso von den Zielsetzungen umfasst und in der THG-Bilanz 2024 berücksichtigt. ESRS E1-4.34.e

Trotz aller Bemühungen und der bestehenden THG-Reduktionen aus den aktuellen Maßnahmenportfolios (Stand 2024) – in allen drei Dekarbonisierungsbereichen (Mobilität, Gebäude / Betriebsanlagen und Scope 3-Emissionen) ist der ÖBB Konzern aktuell noch nicht auf dem linearen Zielpfad für das Zwischenziel 2030 (- 42 % vs. dem Basisjahr 2022). Die ÖBB sind im Inland (AT) in den Bereichen Mobilität und Gebäude / Betriebsanlagen dem linearen Zielpfad 2030 weitaus näher als im Bereich der Scope 3-Emissionen. Vor allem bei den Scope 3-Teilkategorien 3.1 Kapitalgüter und 3.2 Verbrauchsgüter und Dienstleistungen sind die ÖBB von den Dekarbonisierungsentwicklungen der Unternehmen bzw. Branchen aus der ÖBB Wertschöpfungskette abhängig.

Deshalb sind in den nächsten Jahren weitere zusätzliche THG-Reduktionsmaßnahmen in allen drei Dekarbonisierungsbereichen zu definieren. Die Definition erfolgt dabei immer unter Beachtung der wirtschaftlichen Möglichkeiten, in Abstimmung mit den Leistungsbestellern und unter Nutzung der Dekarbonisierungsentwicklungen der Unternehmen der Wertschöpfungskette. Die THG-Emissionsreduktionsmaßnahmen werden jährlich abgefragt, Wirkungen / Umsetzungsgrade bewertet, je Dekarbonisierungsbereich zusammengefasst und gemonitort.

Ziele zu Anpassung an den Klimawandel

Eine Konkretisierung der Ziele und Stoßrichtungen ist für das Jahr 2025 geplant, im Zuge dessen auch die weitere Maßnahmenspezifizierung erfolgt.

Energieverbrauch und Energiemix

Der Gesamtenergieverbrauch der ÖBB wird getrennt nach ÖBB Inland und ÖBB Ausland angegeben. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt in Österreich die Bahnstrominfrastruktur und hat hier die grundsätzliche Rolle eines ÖBB-internen Energieversorgers. Durch die nationalen Klimaschutzstandards und die Rolle der klimafreundlichen Bahn in Österreich hat die klimafreundliche Stromerzeugung der ÖBB durch Wasserkraft eine lange Historie. Erneuerbare Energien sind das Rückgrat der Klimaschutzstrategie der ÖBB in Österreich. Der Bahnstrom der ÖBB (der Strom für den Betrieb der Züge) wurde in Österreich im Jahr 2018 auf 100 % erneuerbare Energie umgestellt – im Jahr 2019 auch der 50 Hz Drehstrombereich für die Stromversorgung der Gebäude und Betriebsanlagen. Weniger Abhängigkeiten vom Strommarkt und der künftige Energiebedarf, der vermehrt aus Eigenversorgung gedeckt werden soll, sind Ziele der neuen Energiestrategie der ÖBB, die im Juni 2023 präsentiert wurde. Bis 2030 soll der Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom (inkl. Partnern) von 60 auf 80 % gesteigert und gleichzeitig die innerbetriebliche Energieeffizienz um 25 % erhöht werden. Die ÖBB haben in der klimafreundlichen Energieversorgung ihres Bahnnetzes und ihrer Gebäude in Österreich bereits viele Jahre entsprechende Maßnahmen zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur Eigenversorgung umgesetzt. Dies war bzw. ist in den international agierenden Bereichen des Konzerns nicht im gleichen Ausmaß der Fall. Diese Unterschiede sind auch in der nachstehenden Energieverbrauchstabelle ersichtlich, in der Energieverbrauchsdaten und Daten zum Energiemix der ÖBB aus dem Jahr 2024 dargestellt sind, wobei alle vollkonsolidierten Unternehmen des ÖBB Konzerns mit einbezogen sind. Anhand der Daten der Energieverbrauchstabelle sind wichtige ÖBB Ziele wie der Ersatz von Diesel, der Ausstieg aus Heizöl und Fossilgas nachvollziehbar. ESRS E1-5.35, 36

Energieverbrauch in Megawattstunden ¹⁾	Energieträger	ÖBB Konzern (Inland)		ÖBB Konzern (Ausland)		ÖBB Konzern (gesamt)	
		2024	2023	2024	2023	2024	2023
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	Hüttenkoks	76	53	-	-	76	53
	Heizöl	10.905	12.260	-	-	10.905	12.260
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	Treibstoff (Schienen- und Straßenfahr- zeuge)	780.446	808.882	132.953	128.662	913.399	937.544
	Summe	791.351	821.142	132.953	128.662	924.304	949.804
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Erdgas	108.875	115.754	11.614	9.107	120.489	124.861
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	Flüssiggas	318	198	122	61	440	259
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	Fernwärme und Fernkälte	116.959	125.453	559.348	375.746	676.307	501.199
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen²⁾		1.017.579	1.062.600	704.037	513.576	1.721.616	1.576.176
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse	Holzpellets, HVO 100	5.768	1.428	12	-	5.780	1.428
	Bahnstrom	577.750	647.563	-	-	577.750	647.563
	Drehstrom	286.025	288.955	528	532	286.553	289.487
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	Kälte erneuerbar	4.157	4.524	-	-	4.157	4.524
	Summe	867.932	941.042	528	532	868.460	941.574
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	Bahnstrom	1.083.151	993.935	-	-	1.083.151	993.935
	Drehstrom	8.110	5.298	-	-	8.110	5.298
	Summe	1.091.261	999.233	-	-	1.091.261	999.233
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen³⁾		1.964.961	1.941.703	540	532	1.965.501	1.942.235
Gesamtenergieverbrauch		2.982.540	3.004.303	704.577	514.108	3.687.117	3.518.411
<i>Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %</i>		34 %	35 %	100 %	100 %	47 %	45 %
<i>Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %</i>		66 %	65 %	0 %	0 %	53 %	55 %
<i>Anteil nuklearer Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %</i>		0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

¹⁾ Die Angaben des Gesamtenergieverbrauchs in MWh sind gemäß ESRS E1-5.37.a, b, c, AR.34 aufgeschlüsselt.

²⁾ Die ÖBB sind ein Unternehmen eines klimaintensiven Sektors. Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen gemäß ESRS E1-5.38.a, b, c, d, e, AR.34.

³⁾ Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen gemäß ESRS E1-5.39.

Energieerzeugung in Megawattstunden	ÖBB Konzern (Inland)		ÖBB Konzern (Ausland)		ÖBB Konzern (gesamt)	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen	1.291.742	1.199.024	-	-	1.291.742	1.199.024

Ein gesamter Energiebedarf des ÖBB Konzerns von rd. 3.687 GWh (In- und Ausland) im Jahr 2024 ist somit der dargestellten THG-Bilanz auf den nachfolgenden Seiten zugrunde gelegt.

Anmerkungen zur Entwicklung des Energieverbrauchs

- Der Gesamtenergieverbrauch der ÖBB im Inland (AT) im Jahr 2024 konnte im Vergleich zum Vorjahr um rd. 22 GWh reduziert werden.
- Die Eigenerzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen konnte 2024 im Vergleich zu 2023 um rd. 93 GWh gesteigert werden.
- ÖBB Personenverkehr Schiene (AT): Durch die Steigerung der Zugkilometer von 2023 auf 2024 um 4,6 % ist auch der Energiebedarf im gleichen Ausmaß angestiegen.
- ÖBB Güterverkehr Schiene (AT): Die Zugkilometer sind gegenüber 2023 zwar um 1,8 % gesunken – der Energieeinsatz im Jahr 2024 allerdings um 3,4 %, dadurch ergibt sich eine leichte Effizienzsteigerung.
- Österreichische Postbus AG (AT): Obwohl die gefahrenen Kilometer 2024 im Vergleich zu 2023 um 1,1 % gestiegen sind, hat sich der Energieeinsatz nur um 0,2 % erhöht, dadurch ergibt sich eine leichte Effizienzsteigerung.
- Personenverkehr international: Im Jahr 2024 kam es beim Personenverkehr international zu Mehrleistungen in Höhe von rd. 1,9 Mrd. Personenkilometern, dadurch ist auch der Energieverbrauch angestiegen.

ÖBB Energieintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse

In der nachfolgenden Tabelle wird die Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren angeführt. Diese Angaben wurden aus dem Gesamtenergieverbrauch und den Nettoumsatzerlösen aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren abgeleitet. Klimaintensive Sektoren gemäß ESRS sind jene Sektoren, die in den Abschnitten A bis H und in Abschnitt L (gemäß der Definition in der Verordnung (EU) 2022 / 1288) aufgeführt sind. ESRS E1-5.41

Energieintensität pro Nettoumsatzerlös in klimaintensiven Sektoren ¹⁾	2024	2023
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren in MWh	3.687.116,3	3.518.410,6
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in klimaintensiven Sektoren in Mio. EUR	5.467,5	4.779,5
Energieintensität	674,4	736,2

¹⁾ Folgende klimaintensiven Sektoren wurden herangezogen: Abschnitt C – Herstellung von Waren, Abschnitt D – Energieversorgung, Abschnitt F – Baugewerbe / Bau, Abschnitt H – Verkehr und Lagerei, Abschnitt L – Grundstück und Wohnungswesen. ESRS E1-5.40, AR 36; ESRS E1-5.42.

Die Umsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren im Jahr 2024 (5.467,5 Mio. EUR) unterscheiden sich nur geringfügig von den Gesamtumsatzerlösen des Abschlusses des ÖBB Konzerns (5.707 Mio. EUR). ESRS E1-5.43.AR.38

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Gesamtemissionen

Die ÖBB geben detaillierte Angaben zu ihren THG-Bruttoemissionen, diese umfassen einerseits die Aufteilung auf Scope 1-, 2- und 3-Emissionen. Zusätzlich findet sich in den unten angeführten Tabellen eine detaillierte Aufschlüsselung der Treibhausgasemissionen nach den Bereichen ÖBB Konzern Inland und ÖBB Konzern Ausland, sowie nach den spezifischen Dekarbonisierungsbereichen des ÖBB Konzerns. Darüber hinaus werden auch wichtige Geschäfts- und Themenfelder innerhalb der THG-Bilanzierung des ÖBB Konzerns berücksichtigt. Die Angaben in der auf den nächsten Seiten dargestellten THG-Bilanz beziehen sich auf alle vollkonsolidierten Gesellschaften der ÖBB. Es liegt keine operative Kontrolle verbundener Unternehmen vor. Die THG-Emissionen von Equity-Beteiligungen werden unter Scope 3.15 berichtet. ESRS E1-6.50

Bei der Berechnung der THG-Emissionen werden die Grundsätze, Anforderungen und Leitlinien des Unternehmensstandards des THG-Protokolls beachtet. Die angewendeten Emissionsfaktoren zur Bewertung der eingesetzten Energiemengen in den ÖBB Dekarbonisierungsbereichen Mobilität und Gebäude (im Inland = AT und im Ausland) werden grundsätzlich vom Österreichischen Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Für den Bahnstrom in Österreich erfolgt eine jährliche Berechnung des Emissionsfaktors aufgrund der vom Wirtschaftsprüfer bestätigten Herkunftsnachweise. Dabei sind die Emissionsfaktoren so aktuell wie möglich – beim Bahnstrom in Österreich beziehen sie sich auf Strom-Mix Daten aus 2023. Zudem beziehen sich die Emissionsfaktoren auf CO₂-Äquivalente, damit wird die Klimawirkung der unterschiedlichen THG-Emissionen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die vom IPCC veröffentlichten Werte für das Erderwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) zur Berechnung der CO₂-Äquivalente für Emissionen verwendet. Weiters betreiben die ÖBB keine Anlagen, die dem regulierten Emissionshandelsystem unterliegen. ESRS E1-6.44.AR.39.a, b, c, d; ESRS E1-6.48.b.AR.44.a

Bei der Berechnung der Scope 2-THG-Emissionen wird sowohl die Location-based als auch die Market-based Methode zur Berechnung angewendet. Bahnstrom und Drehstrom, die sowohl im Bereich Mobilität als auch im Bereich Gebäude / Betriebsanlagen in Österreich zur Anwendung kommen, stammen zu 100 % aus erneuerbaren Energien. Rund 65 % des Bahnstroms stammen aus Eigenversorgung (Eigenerzeugung und Erzeugung durch langfristig gebundene Partner) – der Rest (rd. 35 %) wird auf dem Strommarkt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen hinterlegt. Der Drehstrom in Österreich wird zu 100 % Strommarkt zugekauft und ebenfalls mit Herkunftsnachweisen hinterlegt. ESRS E1-6.49.a, b, AR.45.d

Die Emissionsfaktoren zur Berechnung der Scope 3-THG-Emissionen der ÖBB stammen grundsätzlich aus dem Umweltbundesamt. Die gesamten Scope 3-THG-Emissionen wurden auf Basis der 15 Scope 3-Kategorien überprüft, wobei die signifikanten Emissionen ermittelt und unter Verwendung geeigneter Emissionsfaktoren berechnet oder geschätzt wurden. Im Herbst 2024 wurde das gesamte Scope 3-Inventar geprüft. Die Aktualisierung der Scope 3-THG-Emissionen in jeder signifikanten Kategorie erfolgt jährlich. Für das Berichtsjahr 2024 wurden 13 % an Primärdaten zur Berechnung der Scope 3-Emissionen verwendet. Berichterstattungsgrenzen und Berechnungsmethoden zu den Scope 3-Kategorien berücksichtigen vollkonsolidierte Unternehmen und bei Scope 3.15 Equity-Beteiligungen. In der nachstehenden Tabelle wird die Liste der Scope 3-THG-Emissionen, die in das Inventar aufgenommen bzw. ausgeschlossen wurden, dargestellt. Zusätzlich dazu beinhaltet diese Aufstellung Informationen zu den Berechnungsmethoden. Bei der Berechnung der Scope 3-Emissionen wurden biogene CO₂-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ebenfalls berücksichtigt, wobei aus Scope 1 durch Holzpellets im Jahr 2024 10,90 t CO₂-Emissionen entstanden sind. Zur Berechnung der Scope 3-Emissionen der ÖBB wurden keine erworbenen, verkauften oder übertragenen CO₂-Gutschriften berücksichtigt. ESRS E1-6.51.AR.46; ESRS E1-6.48.AR.43.c

Darstellung der 15 Scope 3-Kategorien und ihrer Signifikanz für den ÖBB Konzern

Scope 3	Kategorie	signifikant ¹⁾	Anmerkungen	Berechnungsmethoden / -werkzeuge
3.1	Erworbene Waren und Dienstleistungen	ja	Aus ÖBB-Beschaffung / Einkauf	„Spend based“-Methode (Berechnung durch Umweltbundesamt)
3.2	Investitionsgüter	ja	Aus ÖBB-Beschaffung / Einkauf	„Spend based“-Methode (Berechnung durch Umweltbundesamt)
3.3	Brennstoff- und energiebezogene Emissionen	ja	Aus Dekarbonisierungsbereichen Mobilität und Gebäude	Primärdaten aus Bilanz für Mobilität / Gebäude; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.4	Vorgelagerter Transport und Vertrieb	ja	Betrifft 1) Upstream Transporte durch Lieferanten im Zusammenhang mit Beschaffungen, 2) Transporte Dritter im Auftrag des ÖBB Güterverkehrs und 3) ÖBB-internen Transport und Verteilung	Zu 1) Schätzung %-Satz aus Emissionen Beschaffungsvolumen Zu 2) Berechnung aus Primärdaten Zu 3) Berechnung aus Primärdaten (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Mobilität inkludiert) - Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.5	Abfallaufkommen in Betrieben	ja		Berechnung aus Primärdaten (durch Umweltbundesamt)
3.6	Geschäftsreisen	ja	Emissionen aus Flugreisen werden schon berichtet, Bahnreisen und Car-Pool Fahrten sind im Dekarbonisierungsbereich Mobilität inkludiert.	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.7	Pendelnde Arbeitnehmer:innen	ja		Fundierte Schätzung (Verwendung eines Modal-Split Modells des Umweltbundesamtes bewertet mit Anzahl Mitarbeiter:innen)
3.8	Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	nein	Energieverbräuche für angemietete Gebäude (Fremdgebäude) im Dekarbonisierungsbereich Gebäude inkludiert	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktor Umweltbundesamt (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Gebäude inkludiert)
3.9	Nachgelagerter Transport	nein	ÖBB-interner Transport / Verteilung sind im Dekarbonisierungsbereich Mobilität inkludiert	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Mobilität inkludiert)
3.10	Verarbeitung verkaufter Produkte	nein	Nicht zutreffend (ÖBB sind kein "klassisch" produzierendes Unternehmen)	
3.11	Verwendung verkaufter Produkte	ja	THG-Emissionen durch Nutzung des ÖBB Schienennetzes durch externe Eisenbahnverkehrsunternehmen	Berechnung aus Primärdaten (Daten aus Infra-Netzzugang); Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.12	Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	nein	nicht signifikant	
3.13	Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	ja	Energieverbräuche von Bestandnehmern der ÖBB-Infrastruktur AG, Energieverbräuche von verleaste Lokomotiven ...	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.14	Franchises	ja	RCA als Franchisegeber (TransAnt, Palettenproduktion)	Berechnung aus Primärdaten, Emissionsfaktoren Umweltbundesamt, Palettenproduktion Life-Cycle Studie
3.15	Investitionen	ja	Anteilmäßige Emissionen von Equity-Beteiligungen; Hinweis: keine operative Kontrolle bei nicht vollkonsolidierten Töchtern gegeben	Abschätzung aus Jahresumsätzen

¹⁾ ESRS E1-6.AR.46.d.

THG-Bilanz des ÖBB Konzerns 2024 – inkl. aller vollkonsolidierter ÖBB Gesellschaften

THG-Emissionen ÖBB Konzern ¹⁾ in Tonnen CO ₂ eq	Basisjahr 2022	Berichtsjahr 2024	Vergleich zu 2022 in %	Etappenziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2050	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope 1 THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude ²⁾	295.799	275.417	-6,9 %	171.563		29.580	-7,7 %
davon Mobilität – Inland	226.156	211.668	-6,4 %	131.170	22.616	22.616	
davon Gebäude – Inland	32.958	25.875	-21,5 %	19.116	3.296	3.296	
davon Mobilität – Ausland	33.648 ¹⁾	35.454	+5,4 %	19.516		3.365	
davon Gebäude – Ausland	3.037 ¹⁾	2.420	-20,3 %	1.762		304	
Scope 1 Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen in Prozent	0 %	0 %					
Location-based Scope 2 THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude ²⁾	278.933	457.960	+64,2 %				
davon Mobilität – Inland	127.105	249.292					
davon Gebäude – Inland	71.859	73.487					
davon Mobilität – Ausland	78.630	133.290					
davon Gebäude – Ausland	1.339	1.891					
Market-based Scope 2 THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude	89.676	138.635	+54,6 %	52.012		8.968	+60,7 %
davon Mobilität – Inland	59	91	+54,2 %	34	6	6	
davon Gebäude – Inland	16.296	15.872	-2,6 %	9.452	1.630	1.630	
davon Mobilität – Ausland	71.792 ³⁾	120.822	+68,3 %	41.639		7.179	
davon Gebäude – Ausland	1.529 ³⁾	1.850	+21 %	887		153	
Gesamte signifikante⁶⁾ indirekte Scope 3-THG-Bruttoemissionen	2.355.855 <i>1.760.693⁵⁾</i>	3.016.273 <i>2.236.875⁵⁾</i>	+28,0 %	1.366.396		235.586	+31,1 %
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	212.539 ⁴⁾	303.208	+42,7 %				
3.2 Investitionsgüter	1.422.380 ⁴⁾ <i>827.218⁵⁾</i>	1.996.677 <i>1.217.279⁵⁾</i>	+40,4 %				
3.3 Summe aus Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	119.090	129.674	+8,9 %				
+) aus Mobilität – Inland (AT)	62.151	64.150		36.048	6.215	6.215	
+) aus Gebäude – Inland (AT)	21.268	17.296		12.335	2.127	2.127	
+) aus Mobilität Ausland	34.216	46.772					
+) aus Gebäude Ausland	1.455	1.456					
3.4 Vorgelagerter Transport und Verteilung	322.518 ⁴⁾	270.717	-16,1 %				
3.5 Abfallaufkommen im Betrieb	58.411	68.368	+17,0 %				
3.6 Geschäftsreisen	1.057	969	-8,3 %				
3.7 Pendelnde Arbeitnehmer:innen	33.563	35.429	+5,6 %				
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	7.389	10.518	+42,3 %				
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	73.932 ⁴⁾	67.005	-9,4 %				
3.14 Franchises	9.412	9.412	0 %				
3.15 Investitionen	95.564 ⁴⁾	124.296 ⁴⁾	+30,1 %				
Summe Location-based THG-Emissionen ÖBB Konzern	2.930.587	3.749.650	+27,9 %				
Summe Market-based THG-Emissionen ÖBB Konzern	2.741.330 <i>2.146.168⁵⁾</i>	3.430.325 <i>2.650.927⁵⁾</i>	+25,1 %				

¹⁾ ESRS E1-4.34.a, b; ESRS E1-6.44.a, b, c, d, AR 39; ESRS E1-6.45.a, b, c, d; ESRS E1-6.48, 49, 50, 51, 52.

²⁾ Die in der nachfolgenden THG-Bilanz dargestellten Angaben zu Brutto-Scope 1 und 2 bezieht sich auf die vollkonsolidierten Gesellschaften der ÖBB. Es liegt keine operative Kontrolle verbundener Unternehmen vor. Die THG-Emissionen von Equity-Beteiligungen werden unter Scope 3.15 berichtet. ESRS E1-6.46.

³⁾ inkl. 20 % Risikoaufschlag bei ÖBB Ausland.

⁴⁾ inkl. 10 % Risikoaufschlag bei 3.1, 3.2, 3.4, 3.13 und 3.15.

⁵⁾ Berechnung gemäß Supplier-based Methode; nähere Informationen dazu finden sich unter „Erklärungen zur Entwicklung der Treibhausgasbilanz 2024“.

⁶⁾ Die Scope 3 Kategorien 3.8 „Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter“, 3.9 „Nachgelagerter Transport“ sind in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Gebäude inkludiert. Kategorie 3.10 „Verarbeitung verkaufter Produkte“ kann ausgeschieden werden, weil diese Kategorie auf den ÖBB Konzern nicht zutrifft. 3.12 „Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer“ wird ausgeschieden, da diese Kategorie nicht signifikant ist.

Die Berechnung für die Scope 3.2 Supplier-specific Methode lautet wie folgt: von 1.422.380 t. CO₂eq im Scope 3.2 wurden 951.489 t. CO₂eq aus Bautätigkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG herausgelöst und in Höhe von 356.327 t. CO₂eq neu bewertet. Daraus ergibt sich die oben angeführte Differenz in Höhe von 595.162 t. CO₂eq.

Treibhausgasemissionen ÖBB Konzern in Tonnen CO ₂ eq ESRS E1-6.AR 41	Basisjahr 2022	Berichtsjahr 2024	Vergleich zu 2022 in %	Etappenziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2050	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Mobilität (Inland)	226.215	211.759	-6,4 %	131.205	22.622	22.622	-7,1 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Gebäude / Betriebsanlagen (Inland)	49.254	41.747	-15,2 %	28.567	4.925	4.925	-16,9 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Mobilität (In- und Ausland)	331.655 ¹⁾	368.035	+11 %	192.360		33.166	+12,2 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Gebäude / Betriebsanlagen (In- und Ausland)	53.820	46.017	-14,5 %	31.216		5.382	-16,1 %

¹⁾ inkl. Arverio Deutschland GmbH, THG-Emissionen werden 2025 in der Zielsetzung des Übergangsplan zum Klimaschutz berücksichtigt.

Detailinformationen zu Mobilität und Gebäude (Inland) ¹⁾ Market-based, in Tonnen CO ₂ eq	Scope 1	Scope 2	Summe 2024	Summe 2023	Summe Basisjahr 2022
Mobilität – ÖBB Konzern (Inland)					
<i>PV-Schiene</i>	40.077	64	40.141	43.698	48.039
<i>GV-Schiene</i>	26.505	26	26.531	28.974	31.262
<i>Kältemittelverluste Schiene</i>	8.063		8.063	6.793	7.946
<i>Postbus</i>	116.124	1	116.125	116.936	117.142
<i>Kältemittelverluste Postbus</i>	4.289		4.289	5.085	4.474
<i>Innerbetrieblicher Verkehr (inkl. Dienstfahrzeuge, eigene LKW ...)</i>	16.610		16.610	17.155	17.352
Summe Mobilität – ÖBB Konzern (Inland)	211.668	91	211.759	218.641	226.215
Gebäude – ÖBB Konzern (Inland)					
<i>Strom</i>	-	244	244	434	197
<i>Wärme (fossil)</i>	24.886	14.453	39.339	42.105	47.085
<i>Wärme (erneuerbar)</i>	11		11	9	3
<i>Kälte</i>	-	1.136	1.136	1.056	1.012
<i>Kältemittelverluste Gebäude</i>	978	-	978	777	957
<i>Kälte (erneuerbar)</i>		39	39	43	-
Summe Gebäude – ÖBB Konzern (Inland)	25.875	15.872	41.747	44.424	49.254

¹⁾ Diese Detaildaten ermöglichen einen besseren Blick auf die Entwicklungen zur Zielerreichung der ÖBB Klimaneutralitätsziele 2035 für die Dekarbonisierungsbereiche Mobilität und Gebäude / Betriebsanlagen in Österreich. ESRS E1-6.AR.41.

Erklärungen zur Entwicklung der Treibhausgasbilanz 2024

ÖBB Konzern (In- und Ausland):

- Die Scope 1-THG-Emissionen 2024 sind im Vergleich zum Basisjahr 2022 um rd. 20.400 t (= 6,9 %) gesunken.
- Die Scope 2-THG-Emissionen 2024 (Market-based) sind im Vergleich zum Basisjahr 2022 um rd. 49.000 t (= 54,6 %) gestiegen. Das liegt in erster Linie in der Berücksichtigung der Arverio Deutschland GmbH (übernommene Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG) und im ÖBB Güterverkehr in der Abkehr in Deutschland weiter Ökostrom zu verwenden.
- Die Scope 3-THG-Emissionen 2024 sind im Vergleich zum Basisjahr 2022 um rd. 660.400 t (= 28,0 %) gestiegen. Das liegt v. a. am stark gestiegenen Beschaffungs- / Investitionsvolumen 2024 und teils an der Berücksichtigung neuer Scope 3-Teilkategorien (z. B. 3.4 – Vorgelagerter Transport: Transporte Dritter im Auftrag der RCG, 3.15 – Investitionen: Emissionen aus Equity Beteiligungen der ÖBB). Das Scope 3-Inventar der ÖBB wurde vollständig bewertet.

Weiterentwicklung in der Scope 3-Bilanzierung: Die ÖBB verfolgen das Ziel einer schrittweisen Umstellung von der monetär-basierten Berechnung auf detailliertere Methoden bis hin zur Supplier-specific Methode (= Activity-based), um die Scope 3-Reduktion effektiv zu managen. Die ÖBB-Infrastruktur AG löst in ihrer THG-Bilanz 2024 erstmals Scope 3.2-Emissionen aus Bautätigkeiten aus der Spend-based Methode des Gesamtkonzerns in Höhe von 1.154.571 t heraus und hat diese Emissionen Activity-based bewertet – und zwar in Höhe von 375.173 t. Die Scope 3.2 Werte der ÖBB für 2024 (teilweise Activity-based und teilweise Spend-based bewertet) ergeben damit Emissionen in Höhe von 1.217.279 t (= Mischwert – *kursive Kennzahlen* in THG-Tabelle) statt 1.996.677 t Spend-based bewertet. Die Emissionen der ÖBB im Scope 3.2 verringern sich dadurch um 779.398 t. Damit verringern sich auch die gesamten Scope 3-Emissionen der ÖBB

im Jahr 2024 von 3.016.273 t auf 2.236.875 t und auch die gesamten THG-Emissionen der ÖBB 2024 (Market-based) von 3.430.325 t auf 2.650.927 t.

ÖBB Inland (AT) – Entwicklung zur Zielsetzung „Klimaneutralität 2035“:

- Im Dekarbonisierungsbereich Mobilität sind die Scope 1- und 2-Emissionen 2024 im Vergleich zum Basisjahr um rd. 14.500 t (= 6,4 %) gesunken.
- Im Dekarbonisierungsbereich Gebäude / Betriebsanlagen sind die Scope 1- und 2-Emissionen 2024 im Vergleich zum Basisjahr 2022 um rd. 7.500 t (= 15,2 %) gesunken.

ÖBB Ausland:

- Im Dekarbonisierungsbereich Mobilität sind die Scope 2-Emissionen 2024 im Vergleich zum Basisjahr um rd. 49.000 t (= 68,3 %) gestiegen. Das liegt in erster Linie in der Berücksichtigung der Arverio Deutschland GmbH (übernommene Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG) und im ÖBB Güterverkehr in der Abkehr in Deutschland weiter Ökostrom zu verwenden.
- Im Dekarbonisierungsbereich Gebäude/Betriebsanlagen sind die Scope 2-Emissionen 2024 im Vergleich zum Basisjahr 2022 um rd. 320 t (= 21 %) gestiegen – v. a. durch die Berücksichtigung der Arverio Deutschland GmbH (übernommene Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG).

Klimarelevante Verbräuche für Sustainable Finance Framework ¹⁾	2024	2023	Ziel
Gesamtenergieverbrauch der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH in Kilowattstunden pro Quadratmeter pro 100 Mitarbeiter:innen (FTE) ²⁾	5,47	5,55	6,04 (2030)
Energieverbrauch Traktionsstrom der ÖBB-Produktion GmbH in Gesamtbruttotonnenkilometer pro Kilowattstunde	40,00	40,42	41,49 (2028)

¹⁾Unternehmensspezifische Angabe nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

²⁾ Die Erhebungsperiode ist jeweils von 01.04. bis zum 31.03. des Folgejahres. Hinweis: Größter Heizbedarf besteht jeweils von Dezember bis März.

Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse

Zur Berechnung der o. a. Treibhausgasintensität wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 5.707,1 Mio. EUR verwendet. ESRS E1-6.53; ESRS E1-6.55.AR.55

Treibhausgasintensität Location-based ¹⁾	2024	Basisjahr 2022
THG-Gesamtemissionen in Tonnen CO ₂ eq	3.749.650	2.930.587
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in Mio. EUR	5.707,1	4.671,2
Treibhausgasintensität je Mio. EUR Umsatzerlös	657	627

¹⁾ ESRS E1-6.54; ESRS E1-6.53.b.

Treibhausgasintensität Marked-based ¹⁾	2024	Basisjahr 2022
THG-Gesamtemissionen in Tonnen CO ₂ eq	3.430.325	2.741.330
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in Mio. EUR	5.707,1	4.671,2
Treibhausgasintensität je Mio. EUR Umsatzerlös	601	587

¹⁾ ESRS E1-6.54; ESRS E1-6.53.b.

Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate

Die ÖBB haben im Berichtsjahr 2024 keine Projekte für Abbau und Speicherung von Treibhausgasen innerhalb seiner eigenen Tätigkeiten entwickelt. Darüber hinaus wurden jedoch im Jahr 2024 3.883 t. an THG-Emissionen über CO₂-Gutschriften außerhalb ihrer Wertschöpfungskette ausgeglichen, wobei weitere Informationen dazu nachstehend angeführt sind. ESRS E1-7.56.a, b

Genutzt wurden dabei qualitativ hochwertige Angebote von Kompensationsanbietern nach anerkannten Qualitätsstandards. Die kompensierte Menge an THG-Emissionen ist aktuell so gering, dass sie derzeit kein Mittel zur Erreichung der Klimaneutralitätsziele im Rahmen der mittel- bzw. langfristigen ÖBB Zielsetzungen darstellt. Daher wird die 2024 ausgeglichene Menge an THG-Emissionen auch nicht in der THG-Bilanz berücksichtigt. CO₂-Gutschriften werden eine Rolle bei der Erreichung der mittel- / langfristigen Zielsetzungen spielen, allerdings ausschließlich für den Ausgleich der verbleibenden 10 % an THG-Emissionen des ÖBB Konzerns. Entsprechende konkrete Überlegungen dazu folgen in den nächsten Jahren. Die ersten Ziele zur Klimaneutralität der ÖBB bestehen aktuell für 2035. Derzeit existieren keine längerfristigen vertraglichen Vereinbarungen über CO₂-Gutschriften. Im ÖBB Konzern werden daher aktuell immer nur kleinere Mengen für das laufende Berichtsjahr kompensiert (Mengen 2025 noch nicht bekannt). ESRS E1-7.56.b; ESRS E1-7.59.b, AR.61, AR.64; ESRS E1-7.60, 61

Nachstehend die Angaben zu den von den ÖBB ausgeglichenen THG-Emissionen über CO₂-Gutschriften im Berichtsjahr 2024:

Im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate ¹⁾	2024
Gesamtmenge in Tonnen CO ₂ eq	3.883
Anteil von Abbauprojekten in Prozent	27 ²⁾
Anteil von Reduktionsprojekten in Prozent	73
Anerkannter Qualitätsstandard in Prozent	100
Anteil von Projekten innerhalb der EU in Prozent	0
Anteil von CO ₂ -Gutschriften, die als entsprechende gelten in Prozent	0

¹⁾ ESRS E1-7.56.b; ESRS E1-7.57.a, AR 60; ESRS E1-7.59.a, AR 62.a, c, d, e

²⁾ CO₂-Zertifikate aus biogenen Senken. ESRS E1-7.59.a, AR 62.b

Details zur Kompensation ¹⁾	2024
Menge in Tonnen	
Flugreisen – ÖBB Konzern	1.064 ²⁾
Lagerstandort Lenzing – Rail Cargo Group	16 ²⁾
Lagerstandort Freudenau – Rail Cargo Group	862 ²⁾
Railpower Zero – Teilkonzern ÖBB Infrastruktur	1.783 ²⁾
Reinigung (Trockeneis) – Teilkonzern ÖBB Infrastruktur, ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG	158 ²⁾
Summe	3.883

¹⁾ ESRS E1-7.59.a.

²⁾ Gold Standard und Verified Carbon Standard (VCS) für ÖBB Konzern (In- und Ausland).

E2 Umweltverschmutzung

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für etwa 16 % der Staubemissionen und für rd. 55 % der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich. Zusätzlich zu den Treibhausgasemissionen (Hinweis: THG-Emissionen siehe Kapitel E.2 Umweltinformation unter Klimawandel – ESRS E1) werden auch klassische Luftschadstoffe emittiert. Diese entstehen im ÖBB Konzern vorrangig durch Schienen-, Bus- und innerbetrieblichen Verkehr mit Diesel. Neben wesentlichen klassischen Luftschadstoffen und Schallemissionen (Hinweis: Schallemissionen siehe Kapitel E.3 Sozialeinformation unter Betroffene Gemeinschaften – ESRS S3), ist der Einsatz von besorgniserregenden Stoffen wie per- und polyfluorierte Alkylverbindungen (PFAS) in die Umwelt mit wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung verbunden.

Im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie und einer nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens, wollen die ÖBB alle Arten von Emissionen, die eine Belastung für Mensch und Umwelt darstellen können, reduzieren. Das ist besonders relevant, da erwartet wird, dass der Schienenverkehr in Zukunft weiter zunimmt. Mit wirkungsvollen Maßnahmen wollen die ÖBB mögliche Belastungen durch Emissionen für Anrainer:innen und Natur minimieren und zugleich den Komfort und die Sicherheit für ihre Kund:innen optimieren.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, finanzieller Risiken und Chancen ist umfassend in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden.

Zur Bewertung der Auswirkungen sowie der finanziellen Chancen und Risiken zum Thema Umweltverschmutzung analysierten die ÖBB Mitte 2024 die Umweltauswirkungen für ausgewählte Standorte und innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Konzerns. Dabei dienten die Standortgröße sowie frühere Vorfälle als entscheidende Kriterien. In der Analyse wurden potenzielle Schadstoffaustritte in Luft, Wasser und Boden sowie der Einsatz von Chemikalien, einschließlich besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe, betrachtet. Die Basis bildete die Arbeit der Umweltmanager:innen und Sicherheitsfachkräfte, die regelmäßig Gefahrenstoffe auf umweltfreundlichere Alternativen prüfen und entsprechende Betriebsanweisungen erstellen. Durch regelmäßige Audits wird die korrekte Handhabung dieser Stoffe sichergestellt. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess trägt dazu bei, Umweltrisiken zu minimieren.

ESRS E2.IRO-1.11.a

Im Herbst 2024 wurden externe Stakeholder:innen mit Fachwissen im Bereich Umweltverschmutzung wie beispielsweise Vertreter:innen aus Wissenschaft und Forschung, Schutzgebietverwaltungen und NGOs mit themenspezifischem Fachwissen einbezogen. Sie erhielten einen Onlinefragebogen und konnten darin ihre Einschätzung zu den Auswirkungen, Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit der ÖBB abgeben. ESRS E2.IRO-1.11.b

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Umweltverschmutzung im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Luftverschmutzung				
E2-A-1	Erhöhte Emission von Luftschadstoffen durch Dieselverbrennung im Schienen- und Busverkehr sowie im innerbetrieblichen Verkehr, haben negative Auswirkungen auf die Luftqualität und die Umwelt (z.B.: NO _x)	Negativ <u>Standort:</u> Züge am Schienen- wie auch Busse am Straßenverkehrsnetz (Auswirkung nicht standortgebunden)	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten (Personen- und Gütertransport)
Unterthema: Besorgniserregende Stoffe				
E2-F-1	Ein gesetzliches Verbot für den Einsatz von PFAS, kann zu Zusatzkosten durch notwendige Umrüstung (z.B. Klimaanlage in Bestandszügen) führen.	Risiko <u>Standort:</u> Züge am Schienennetz (Auswirkung nicht standortgebunden)	Mittelfristig	Geschäftstätigkeiten (Personentransport)

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Das folgende Konzept spielt für den ÖBB Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkung E2-A-1 eine entscheidende Rolle. Das wesentliche finanzielle Risiko E2-F-2 für das Berichtsjahr 2024 ist die Forderung von PFAS-freien Kältemitteln an die Industrie (seit 2015) und bei Möglichkeit die Beschaffung von Fahrzeugen mit PFAS-freien Kältemitteln. Dafür liegt kein Konzept vor.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ¹⁾
E2-K-1	ÖBB Klimaschutzstrategie Dekarbonisierungspfad Mobilität	Mit der ÖBB Klimaschutzstrategie wurde bereits 2017 der Grundstein für die Reduktion der THG-Emissionen im ÖBB Konzern gesetzt. Der Baustein 1 – Klimaschutz der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie trägt durch den Umstieg auf alternative Antriebe, sowohl im Straßen- (Bus) als auch im Schienenverkehr (Züge) zur Reduktion von Diesel bei. Der verringerte Einsatz von Diesel führt gleichzeitig zur Verringerung von NO_x-Emissionen und der Reduktion von Luftschadstoffen. Dekarbonisierungshebel im Bereich Mobilität (ÖBB-eigene Dekarbonisierung) – siehe auch ESRS E1 Klimaschutz – Ersatz von Diesel bzw. Umstieg auf alternative Antriebsformen – wesentliche Klimaschutzmaßnahmen: • Ersatz von Diesel im Schienen- / Busverkehr und im innerbetrieblichen Fuhrpark (Akku- und Hybridfahrzeuge) • Etablierung alternativer Antriebsformen im Busbereich (Elektro, Wasserstoff ...) – in Abstimmung mit Leistungsbestellern und Auftraggebern (Länder, Verkehrsverbünde ...) • Nutzung von Brückentechnologien (z.B. HVO-Treibstoffe) • Elektrifizierung von noch nicht elektrifizierten Strecken – Erhöhung des Eigenversorgungsgrades im Bahnstrombereich durch erneuerbare Energien und Abdeckung des künftigen Mehrbedarfs durch mehr Verkehr auf der Schiene (Schwerpunkt AT) – wesentliche Klimaschutzmaßnahmen: • Repowering Wasserkraft (Revitalisierung / Neubau) • Ausbau Photovoltaik • Ausbau Windkraft – Steigerung der innerbetrieblichen Energieeffizienz – wesentliche Klimaschutzmaßnahmen: • Maßnahmenbündel Bahnstrom • Maßnahmenbündel Diesel (als Zwischenlösung) Anwendungsbereich: ÖBB Konzern

¹⁾ Strategien / Konzepte werden vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen und finden Anwendung für den gesamten ÖBB Konzern.

²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Im ÖBB Konzern geht die Reduktion der NO_x-Emissionen, als bekannter Luftschadstoff im Verkehrssektor, mit dem Ziel und den Maßnahmen zum Dekarbonisierungspfad Mobilität einher; ein rechtlich verpflichtendes Ziel für Netto-Null bis 2050 ist vorgeschrieben. Für die Reduktion / Verringerung von PFAS in Kältemittel wurde im ÖBB Konzern mit Berichtsjahr 2024 kein quantitatives Ziel festgelegt. ESRS E2-3.22, 23.a, 25; ESRS 2.MDR-T.81

Ziel ¹⁾	Zieljahr	Zielniveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahrwert	Status 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Reduktion der Scope 1 und Scope 2 ²⁾ – Treibhausgasemissionen um 42 % bis 2030	2030	180.000	t CO ₂ eq	2022	310.000	368.035	E2-K-1	E2-A-1
Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 85 % bis 2030 und auf 89 % bis 2035	2030 / 2035	85 / 89	% elektrifiziertes Streckennetz	2018	73	75 ³⁾	E2-K-1	E2-A-1

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

²⁾ Scope 2, Market-based Betrachtung.

³⁾ Kurzfristiger Rückgang des Elektrifizierungsgrades von 76 % im Jahr 2023 auf 75 % im Jahr 2024 durch die Übernahme der Steirischen Westbahn (ehemals GKB).

Die wesentlichen Maßnahmen in Anlehnung an die Nachhaltigkeitsstrategie im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Maßnahmen Beschreibung ¹⁾		Status ²⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Klimawandel ³⁾	Maßnahmen, die zu einer Reduktion von NO _x -Emissionen führen sind in den Maßnahmen, die im Kapitel E.2. „Umweltinformationen“ unter „Klimawandel“ gesetzt werden und zur Reduktion von Diesel beitragen zu finden	Siehe E1 Klimawandel	E2-A-1
Bestellung neuer Schienenfahrzeuge mit PFAS-freien Kältemitteln	Neubeschafftes Wagenmaterial wird, wenn möglich, mit PFAS-freiem Kältemittel bestellt.	in Umsetzung	E2-F-1

¹⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b.

²⁾ ESRS 2-MDR-A.68.c, e.

³⁾ Maßnahmen werden im Zuge der Reduktion von THG-Emissionen (ESRS E1 Klimawandel) gesetzt und haben damit indirekt eine Auswirkung auf die Reduktion von Luftschadstoffen (z. B. NO_x).

Die erwarteten Ergebnisse der Maßnahmen (inkl. Maßnahmen zum Klimaschutz) sind die Reduktion von Luftschadstoffen – Fokus NO_x-Emissionen sowie die Reduktion / Vermeidung von PFAS in Kühlmitteln.

Die Österreichische Postbus AG ist in der Dekarbonisierung überwiegend abhängig von Leistungsvergaben der Besteller (Länder, Verkehrsverbünde ...), aktuell werden großteils noch Dieselleistungen bestellt. Nähere Informationen zum Umstieg auf HVO 100 Treibstoff und alternative Antriebe finden sich in ESRS E1 Klimaschutz. ESRS E2-2.AR.13

Bei der Beschaffung von PFAS-freien Kühlmitteln im Wagenmaterial für die Schiene ist der ÖBB Konzern wesentlich von den Lieferanten und der Industrie abhängig. Bereits seit 2015 wird seitens des ÖBB Konzerns ein Umstieg auf PFAS-freie Kältemittel sowie eine leistbare Alternative für bestehendes Wagenmaterial gefordert. ESRS E2-2.AR.13

Luftverschmutzung

Klassische Luftschadstoffe (NO₂, NO_x ...) werden bei den ÖBB ähnlich wie Treibhausgasemissionen zu großen Teilen bei Verbrennungsprozessen ausgestoßen. Die Emission erfolgt im Verkehr (z. B. Dieseleinsatz im Schienen- / Bus- und innerbetrieblichen Verkehr). Durch den Einsatz der neusten Motorentechnologien, den Einsatz von HVO-100-Treibstoff sowie die schrittweise Umstellung auf alternative Antriebe, siehe Konzept E2-K-1, werden die NO_x-Emissionen sukzessive reduziert. Mittels der nachfolgenden unternehmensspezifischen Kennzahlen zur Reduktion der Luftschadstoffe soll ein Einblick in die für die NO_x-Reduktion maßgeblichen Bereiche gegeben werden. ESRS E2-4.30.a

Reduktion von Luftschadstoffen ¹⁾	2024	2023
Menge an Stickstoffoxiden (NO _x) durch Dieselverbrauch (Zug und Bus) ÖBB Konzern in Tonnen ²⁾	1.250	1.285
Österreichische Postbus AG ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.		
Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro4 in Stück ¹⁾	3 0	3 0
Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro5 / EEV und Euro6 in Stück ¹⁾	2.436 285	2.478 285

¹⁾ Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E2-A-1 (Stichtag 31.12.2024) nach ESRS 2.SBM-3.48.h.
²⁾ Die angeführten NO_x-Emissionen werden auf Basis des im ÖBB Konzern verbrauchten Diesels im Bereich Mobilität und des Umrechnungsfaktors für NO_x, welcher durch das österreichische Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt wird, berechnet. ESRS E2-4.28.a, 30.b, c, 31.

Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe

Ziel der ÖBB ist es, wie oben beschrieben, den negativen Einfluss auf Mensch und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Der Einsatz von PFAS in Kältemitteln soll daher stetig verringert werden. Zu diesem Zweck wird beim Neukauf von Zügen nach Möglichkeit auf PFAS-freie Kältemittel gesetzt.

Ein für die ÖBB wesentlicher besorgniserregender Stoff sind per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (kurz PFAS). Viele per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen sind toxisch, mobil und reichern sich über die Nahrungskette an. Vor allem langkettige PFAS verbleiben nach ihrer Aufnahme lange im menschlichen Organismus und können dort lebertoxische, krebserregende und fortpflanzungsgefährdende Eigenschaften entwickeln. Innerhalb der ÖBB wird PFAS vor allem in Kältemitteln der Schienenfahrzeuge eingesetzt. ESRS E2-5.33

In den Kältemitteln kommt PFAS in unterschiedlichen Prozentsätzen vor, aktuell kann keine Schätzung, Hochrechnung oder ein genauer Wert für PFAS in Kältemitteln angegeben werden. Um hier in den nächsten Jahren eine erste Schätzung abgeben zu können, wird im Zuge des Projekts „Fit4Future“ (genauere Informationen siehe Kapitel E.2. „Umweltinformationen – Kreislaufwirtschaft“) an der Erhebung der Informationen aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette gearbeitet. ESRS E2-3.23.d, ESRS E2-5.34

Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die aktuellen gesetzlichen Entwicklungen deuten darauf hin, dass die EU ein weitreichendes Verbot von PFAS vorbereitet. In den betroffenen Bereichen müssen technische Alternativen entwickelt werden, um eine reibungslose Umstellung zu gewährleisten. Für die ÖBB stellt dies ein finanzielles Risiko dar, da hohe Kosten mit einer Umrüstung der Bestandsfahrzeuge (z. B. Klimaanlage) einhergehen würden. Eine Umrüstung von Bestandsfahrzeugen wird nur im Falle eines gesetzlichen PFAS-Verbotes angestrebt. Für das Berichtsjahr 2024 ergeben sich aus diesem Risiko, welches sich erst durch ein tatsächliches PFAS-Verbot in Kältemitteln ergibt, keine Kosten. ESRS E2-6.40.b

Im Zuge des Beschaffungsprozesses von Schienenfahrzeugen werden bereits, wenn technisch möglich, PFAS-freie Kältemittel eingesetzt. Eine finanzielle Auswirkung für die Beschaffungen im Berichtsjahr 2024 im Zuge von höheren Kosten für CapEx oder OpEx kann nicht beziffert werden. ESRS E2-6.40.b

E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Das weitverzweigte Schienennetz der ÖBB in Österreich verbindet Gemeinden, Städte und Länder. Dabei quert es den Lebensraum von unzähligen Pflanzen und Tieren. Ziel der ÖBB ist es, ungünstige Effekte auf die Biodiversität so gering wie möglich zu halten. Zu diesem Zweck werden vor allem strukturelle Maßnahmen ergriffen, die sowohl die Effizienz der bestehenden Verkehrsflächen steigern – als auch neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere schaffen sollen. Im nachfolgenden Kapitel werden die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern angeführt. Eine tiefergehende Analyse für alle anderen Bereiche des ÖBB Konzerns, wie sie die ESRS fordern, wurde für das Berichtsjahr 2024 auf Konzernebene nicht durchgeführt. Dementsprechend beziehen sich die berichteten Inhalte ab dem Abschnitt „Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell“ ausschließlich auf den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, finanzieller Risiken und Chancen ist umfassend in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden.

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Umweltverschmutzung im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen. Im weiteren Kapitelverlauf wird jedoch nicht näher auf diese Themen eingegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
E4-Konzern A-1	Verbreitung von invasiven, gebietsfremden Arten durch den Transport von Gütern auf der Schiene, entweder am Transportgut oder am Transportmittel	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Eigene Geschäftstätigkeiten
E4-Konzern A-2	Unterschiedliche stationäre Lichtquellen wie vor allem Werkstätten oder Haltestellen können verschiedene negative Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere haben. Durch diese Art der Lichtverschmutzung wird die biologische Vielfalt und das ökologische Gleichgewicht gefährdet.	Negativ	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48 c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse mit Fokus auf den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hervorgegangen, auf welche im weiteren Kapitelverlauf auch im Detail eingegangen wird. Die im Kapitelverlauf angeführten Verweise beziehen sich auch den Konzernlagebericht des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
E4-A-1	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen ⁴⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E4-A-2	Beeinträchtigung der Flora durch Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen (Schaffung von Ausbreitungskorridoren invasiver Arten / Vegetationskontrolle)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Unterthema: Auswirkungen auf den Zustand der Arten				
E4-A-3	Einfluss auf Gewässerökologie und -biozönose durch den Betrieb von Wasserkraftwerken	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E4-A-4	Direkte negative Auswirkungen auf die Fauna durch Bahnbau und -betrieb (Vogelanprall, Elektroktion, Tierkollisionen auf Gleisen)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E4-A-5	Lebensraumzerschneidung und Barrierewirkung der Verkehrsinfrastruktur für verschiedene Tierarten	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Unterthema: Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand der Ökosysteme				
E4-A-1	Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie damit verbundener Anlagen ⁴⁾	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48 c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

⁴⁾ Mehrfachnennung der Auswirkung in der Tabelle, da Auswirkung für mehrere Unterthemen wesentlich ist.

Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur wurde eine Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells und der Strategie gegenüber Risiken im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosysteme durchgeführt. Für die Bewertung wurde der LEAP (Locate, Evaluate, Assess, Prepare)-Ansatz³⁶ gemäß ESRS herangezogen. Die Basis bildet die doppelte Wesentlichkeitsanalyse einschließlich der getroffenen Annahmen und Zeithorizonte mit den ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen der eigenen Tätigkeiten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (siehe die Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“) und eine im Anschluss vorgenommene vertiefende Recherche. Zusätzlich wurden Erkenntnisse aus den Stakeholder:innen-Interviews der doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit Fachexpert:innen im Bereich Biodiversität berücksichtigt. ESRS E4-1.13.a, b, c, d, f

Im ersten Schritt wurden die relevanten Standorte des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur definiert und die wesentlichen Auswirkungen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet. Dabei wurden die jeweiligen Abhängigkeiten analysiert, welche in der Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ ausgewiesen sind. Es wurden keine Abhängigkeiten in direktem Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen festgestellt. Ökosystemdienstleistungen sind für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur und damit auch für die Bewertung der Abhängigkeiten nicht wesentlich und wurden dementsprechend nicht weiter betrachtet. Allerdings wurden Abhängigkeiten in Verbindung mit dem Klimawandel erkennbar, welche thematisch durch Angaben in der Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.2 „Umweltinformationen“ unter „E1 Klimawandel“ abgedeckt sind. ESRS E4-2.17.b

Anschließend wurde die Analyse der Risiken vorgenommen. Es wurde zwischen Übergangsrisiken, physischen und systemischen Risiken unterschieden. Die Analyse hat kein wesentliches Risiko ergeben. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die bestehende Datenlage bei den systemischen Risiken in Bezug auf Kipp-Punkte, Ansteckungsrisiken oder grundlegenden Auswirkungen des Verlusts an biologischer Vielfalt noch nicht in ausreichender Art und Weise vorliegt, um detaillierte Rückschlüsse für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur abzuleiten. ESRS E4-1.13.a, b

Die Resilienzanalyse hat ergeben, dass kein Risiko im Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme ermittelt wurde, welches das Geschäftsmodell sowie die Strategie des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur wesentlich beeinträchtigt. ESRS E4-1.13.e

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat wesentliche Standorte in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme definiert. Als wesentliche Standorte werden das gesamte Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke gesehen, welche durch die Nutzung bzw. den Betrieb Einfluss auf die Umgebung nehmen können. ESRS E4.SBM-3.16.a; ESRS E4.IRO-1.17.a

Die zwei oben genannten Standortkategorien, das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke, überschneiden sich teilweise mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität³⁷ (siehe Abbildung). Beide Standortkategorien umfassen großflächige und teilweise zusammenhängende Gebiete, daher können keine einzelnen Standorte ausgewiesen werden. In Österreich sind gemäß der in der Bundesverfassung festgelegten kompetenzrechtlichen Aufteilung die einzelnen Bundesländer für Umsetzung und Einhaltung von Arten- und Naturschutzrecht zuständig. Diese vollziehen die Landesnaturschutzgesetze sowie die zugehörigen Verordnungen und überwachen den ökologischen Zustand der Gebiete. Durch Bautätigkeiten werden projektspezifisch Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität beeinflusst. Allerdings werden sämtliche Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der relevanten Schutzgüter und im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant. Dies wird im Zuge des Genehmigungsverfahrens von den zuständigen Behörden geprüft. Über Gutachten und Bescheidauflagen wird sichergestellt, dass die Baumaßnahmen im Einklang mit den jeweiligen Natur- und Artenschutzanforderungen umgesetzt werden. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben werden zusätzlich weitere Maßnahmen, wie die Installation einer Umweltbaubegleitung und Maßnahmenmonitorings umgesetzt. Hier kommen auch spezifische umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke zum Einsatz. Die Berücksichtigung der Roten Listen gefährdeter Arten je Bundesland wird im Zuge des Genehmigungsverfahrens durch die oben beschriebenen Abläufe gewährleistet. Aufgrund der oben angeführten Erläuterung gibt es kein eigenes Konzept für Standorte in oder in der Nähe von Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität. ESRS E4.SBM-3.16.a, c; ESRS E4.IRO-1.19.a, b; ESRS E4-2.24.a

In der folgenden Abbildung sind die Berührungspunkte der wesentlichen Standorte mit Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität ausgewiesen und die jeweiligen Bundesländergrenzen ersichtlich. Für die Einhaltung der Landesnaturschutzgesetze ist, wie im vorangegangenen Absatz angeführt, das jeweilige Bundesland und dessen Behörde zuständig. ESRS E4.SBM-3.16.a; ESRS E4-5.35

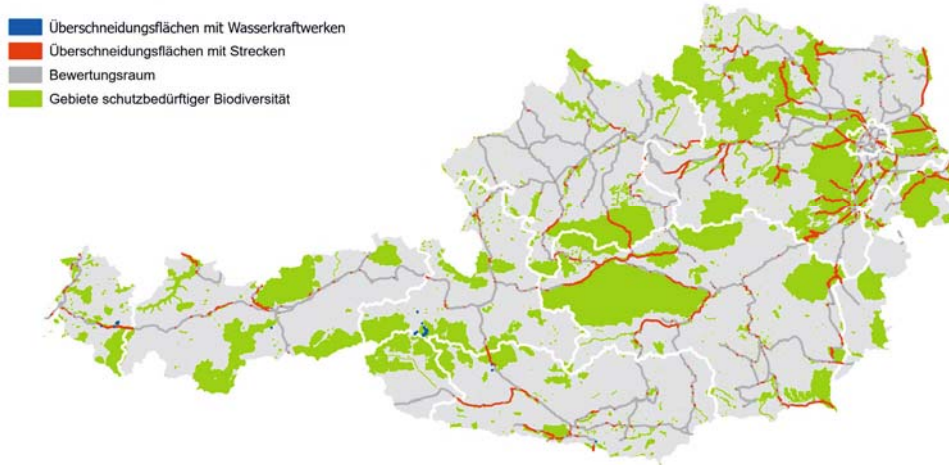
³⁶ Der LEAP-Ansatz ist eine vierstufige Methode: 1. Ermittlung wesentlicher Standorte in Bezug auf Biodiversität (Locate), 2. Bewertung der Auswirkungen der Standorte (Evaluate), 3. Beurteilung der Risiken und Chancen bezüglich Biodiversität (Assess), 4. Entwicklung von Strategien und Maßnahmen (Prepare)

³⁷ Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität umfassen Natura-2000-Gebiete, UNESCO-Weltnaturerbestätten, Biodiversitäts-Schwerpunktgebiete (sog. „Key Biodiversity Areas“) sowie IUCN-Schutzgebiete Kategorie I-IV

Berührungspunkte des Streckennetzes bzw. der Wasserkraftwerke der ÖBB-Infrastruktur AG mit Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität - 2024



Mit einem Streifen von 300 m links und rechts der Strecke, sowie 300 m um Grundstücke mit Wasserkraftwerken als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 441,35 km²



Gebiete schutzbedürftiger Biodiversität: Natura 2000, IUCN (I-IV), KBA Schutzgebiete und UNESCO Weltnaturerbebestätten
 Maßstab: 1:2.500.000

Diese wesentlichen Standorte –das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke –des Teilkonzerns Infrastruktur überschneiden sich mit einer Gesamtfläche von 44.135 ha mit den Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität (siehe Abbildung oben). ESRS E4-5.35

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche negative Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation und Bodenversiegelung festgestellt, welche in der Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ aufgeführt und nachzulesen sind. ESRS E4.SBM-3.16, b

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie die Einbindung der Interessenträger:innen wird in der Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ näher beschrieben. Nähere Informationen zu Standorten und Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität sind unter Unterkapitel SBM-3 zu finden. ESRS E4.IRO-1

Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Das folgende Konzept spielt für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle. ESRS E4-2.22

Nr.	Konzept	Beschreibung ¹⁾
E4-K-1 3) 4)	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie ²⁾	– #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele zu bestimmten Fokusthemen (Kreislaufwirtschaft, Anpassung an den Klimawandel, Dekarbonisierung sowie Biodiversität) und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Biodiversität sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert: ⁵⁾ – Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Status und Trends bei Arten und Lebensräumen – Wir tragen zum Schutz und zur Vernetzung ökologisch wertvoller Lebensräume bei – Wir wirken bei der Wiederherstellung für Biodiversität besonders wichtiger Ökosysteme mit – Wir setzen uns für eine effiziente Flächeninanspruchnahme und eine Reduktion der Fragmentierung ein – Wir stärken das Bewusstsein unserer Mitarbeiter:innen durch Schulungs- und Weiterbildungsangebote und führen Initiativen im Bereich der Biodiversität durch – Wir unterstützen Forschungsprojekte zur Verbesserung der Biodiversität

²⁾ Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den ÖBB Infrastruktur Konzern ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

³⁾ Strategie und enthaltene Stoßrichtungen beziehen sich auf die Einflussfaktoren Landnutzungsänderungen und invasive gebietsfremde Arten. ESRS E4-2.23.a.

⁴⁾ Das angeführte Konzept nimmt keinen Bezug auf die folgenden Aspekte, da im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse keine Wesentlichkeiten ermittelt wurden: Abhängigkeiten, physische Risiken, Übergangsrisiken, Chancen, Auswirkungen mit Bezug auf soziale Folgen, Rückverfolgbarkeit von Produkten, Bestandteilen und Rohstoffen sowie Produktion, Beschaffung und Verbrauch aus Ökosystemen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen ESRS E4-2.23.c, d, e, f.

⁵⁾ ESRS E4-2.23.b.

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die wesentlichen Zielsetzungen rund um Themen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme im Teilkonzern ÖBB Infrastruktur. Die Ziele werden den Stufen der Abhilfemaßnahmenhierarchie zugeordnet. ESRS E4-4.31; ESRS E4.32.d

Bei der Festlegung der Ziele wurden die wesentlichen Auswirkungen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt. Es wurden keine ökologischen Schwellenwerte bei der Zielfindung angewandt. Die definierten Ziele basieren auf der österreichweiten Biodiversitäts-Strategie 2030+, welche von der EU-Biodiversitätsstrategie 2030 abgeleitet wurde.

ESRS E4-4.32.a, b, c

Ziel	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit/KPI	Basisjahr	Basisjahr-wert	Status 2024	Abhilfemaßnahmen-hierarchie ¹⁾	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ²⁾
Errichtung von Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz	2035	3	Anzahl	2024	0	0	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4 E4-A-5
Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	2030	1.000	Km	2018	200	752,7	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-4
Schaffung von neuen Biodiversitätsinseln	2030	30	Stk.	2025	-	-	[2] [3]	E4-K-1	E4-A-1 E4-A-2
Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz (Schiene)	2030	238,7	m ² /1.000 Zug km	2023	276,4	268,7	[2]	E4-K-1	E4-A-1
Abbruch von leerstehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung	2030	90	Anzahl	2025	-	-	[3]	E4-K-1	E4-A-1

¹⁾ Stufen Abhilfemaßnahmenhierarchie: 1 Vermeidung, 2 Minimierung, 3 Wiederherstellung und Sanierung, 4 Ausgleich oder Kompensation.

²⁾ Auswirkung E4-A-3 wurde keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch durch Maßnahmen berücksichtigt.

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen. ESRS 2.MDR-T-80.h

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Maßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen gegeben. Sofern der Status der Ziele bzw. der Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben ist, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen.

Es sind keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Bei der Errichtung von Eisenbahninfrastruktur werden projektspezifisch Anrainer:innen informiert bzw. im Prozess involviert. Zudem werden bei Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen nach Möglichkeit naturbasierte Lösungen umgesetzt. ESRS E4-3.27; ESRS E4-3.28.b; ESRS E4-4.32.e

Ziel:	Errichtung von drei Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz bis 2035	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Das Ziel umfasst drei Bereiche am ÖBB-Streckennetz, an denen aufgrund einer (zumindest) frequenzbasierten Barrierewirkung ab vsl. 2030 eine Wildtierquerungshilfe notwendig ist, um eine verkehrsübergreifende Durchgängigkeit der Wildtierkorridore am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFiNAG zu erzielen.	
Methodik³⁾	Identifikation und Priorisierung von Standorten für Wildtierquerungshilfen durch eine gemeinsame Studie der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFiNAG.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues Ziel handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Planung von Wildtierquerungshilfen ^{5) 6)}	In der Planung werden die Standorte festgelegt sowie Spezifikationen und Begleitmaßnahmen für die Querungshilfen definiert.	In Umsetzung
Maßnahme: Errichtung von Wildtierquerungshilfen ^{5) 6)}	Errichtung der Querungshilfen zur Sicherstellung und Herstellung der verkehrsträgerübergreifenden Durchgängigkeit von Wildtierkorridoren.	Geplant

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c. ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j. ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen von 1.000 km bis 2030	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Ausbau von Vogelschutzmaßnahmen im Zuge von Neubau oder Instandhaltungen bei Oberleitungen der ÖBB-Infrastruktur AG.	
Methodik³⁾	Das Ziel soll an den aus vogelschutzfachlicher Sicht relevanten Abschnitten das Elektrokutionsrisiko für Großvögel an den Oberleitungsmasten weitgehend eliminieren. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um die relevanten Abschnitte und einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Errichtung der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen ^{5) 6)}	Die Vogelschutzmaßnahmen werden sowohl im bestehenden Netz als auch bei neuen oder umgebauten Oberleitungsanlagen installiert, wodurch Kurzschlüsse und tödliche Stromschläge von Tieren verhindert werden.	In Umsetzung
Maßnahme: LIFE Danube Free Sky – Vogelschutzprojekt ^{5) 6)}	An drei verschiedenen Strecken im Osten Österreichs werden Vogelschutzmaßnahmen im Rahmen eines EU-Life-Projektes umgesetzt. Dabei sind 15 Partner in 7 Ländern entlang der Donau beteiligt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist allerdings der einzige Eisenbahninfrastrukturbetreiber bei diesem Projekt. Es werden durch dieses Projekt insgesamt 63 Streckenkilometer mit in Summe fast 900 Vogelschutzkappen ausgerüstet.	In Umsetzung

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c. ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j. ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Schaffung von 30 Biodiversitätsinseln bis 2030	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Am Bestandsstreckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG sollen Biodiversitätsinseln entstehen, die eine wichtige ökologische Trittsteinfunktion übernehmen sollen.	
Methodik³⁾	Nach der Erhebung naturschutzfachlicher, technischer, betrieblicher und organisatorischer Grundlagen werden geeignete Flächen ausgewählt. Für die Auswahl wird ein Entscheidungsbaum verwendet. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues Ziel handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Errichtung von Biodiversitätsinseln ^{5) 6)}	Zur Förderung der Biotopvernetzung werden naturnahe Biodiversitätsinseln für Wildbienen, Insekten, Vögel, Reptilien und Kleinsäuger entlang der Bahnstrecken angelegt, um Lebensräume und Trittsteinbiotope zu schaffen.	In Umsetzung

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c. ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j. ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz auf 238,7 m ² / 1.000 Zugkilometer bis 2030	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Die Verkehrsflächeneffizienz (m ² Streckenfläche des Gesamtnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG pro 1.000 gefahrener Zugkilometer pro Jahr) der Schieneninfrastruktur soll gesteigert werden.	
Methodik³⁾	Im Vordergrund steht die Prozessoptimierung zur plangemäßen Umsetzung der Neu- und Ausbauvorhaben des ÖBB-Rahmenplans, um die Kapazitätsziele zu erreichen sowie durch verstärkte Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen und Neu- und Ausbauprojekten. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Prozessoptimierung Umsetzung Rahmenplan ⁵⁾ ⁶⁾	Prozessoptimierung zur planmäßigen Umsetzung der Neu- und Ausbauvorhaben zur Erreichung der Kapazitätsziele.	In Umsetzung
Maßnahme: Flächensparender Neu- und Ausbau ⁵⁾ ⁶⁾	– Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen – Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Neu- und Ausbauprojekten	Geplant

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c. ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j. ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Abbruch von 90 leerstehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung bis 2030	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Die Gebäude werden durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH verwaltet.	
Methodik³⁾	Nach Feststellung der wirtschaftlichen oder technischen Abbruchreife wird ein Entbehrlichkeitsprüfungsprozess gestartet, bei dem alle relevanten Fachdienste einbezogen werden. Sofern es keine Einwände gibt, kann das Gebäude abgetragen werden. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	Geplant
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Da es sich bei diesem Ziel um ein neues handelt, liegen keine wesentlichen Änderungen vor.	
Maßnahme: Durchführung von Abbrüchen ⁵⁾ ⁶⁾	– Planung, Koordinierung und Durchführung von Abbrüchen gemäß Vorgaben aus Planungsprämissen.	Geplant

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c. ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j. ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Sonstige Maßnahmen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme		Status	Wesentliche Auswirkungen Risiken und Chancen
Wildwarner für die Eisenbahn	VIF-Forschungsprojekt zur Testung von Wildwarngeräten im Eisenbahnbereich zur Reduktion von Wildtierkollisionen auf dem Bahnnetz der ÖBB abgeschlossen, weitere Evaluation laufend	Laufend	E4-A-4
Projekte für Gewässerökologie	Es werden laufend F&E-Projekte für die Vereinbarkeit von Wasserkraft und Umweltschutz unterstützt und aktiv mitgestaltet. Seit 2020 läuft beispielsweise das Projekt „ÖkoResch“ zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials von schwallbelasteten Gewässern und hochalpinen Restwasserstrecken.	Laufend	E4-A-3

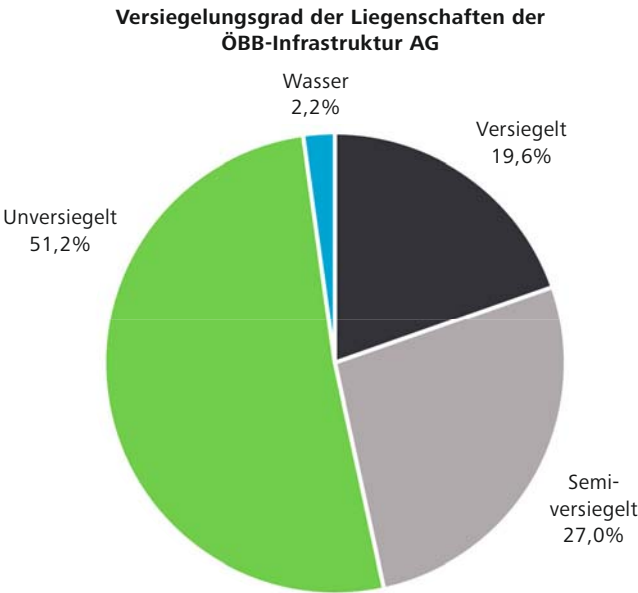
Sonstige Maßnahmen ohne direkten Zusammenhang zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme ¹⁾		Status
UIC – Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity	Im Zuge der UIC-Arbeitsgruppe „Sustainable Landuse“ wurden die „Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity“ veröffentlicht. Die Arbeitsgruppe findet regelmäßig statt. Den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe hält ein Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG inne.	In Umsetzung
Schulungen zu ökologischer Grünraumpflege, Korridorvernetzung und Biodiversität	Zur Steigerung der Bewusstseinsbildung werden im Zuge von Mitarbeitenden-Schulungen im Bereich des Fahrwegs Schulungen mit Bezug zu Biodiversitätsthemen durchgeführt.	In Umsetzung
Bahnökologie-Seminar	Im Zuge von Schulungen im Bereich Bahnökologie werden laufend Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert	In Umsetzung

¹⁾ Informationen gehen über ESRS-Anforderungen hinaus.

Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Wesentliche Standorte des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur, welche sich mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität überschneiden sind in der Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“ ausgewiesen. Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur trägt unmittelbar zum Einflussfaktor der Landnutzungsänderungen bei. ESRS E4-5.35; ESRS E4-5.38

Im Jahr 2024 wurde das Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur Wien mit einer Aktualisierung der ÖBB Potenzialflächenanalyse aus dem Jahr 2021 beauftragt. Sie soll um einen aktuellen und nachgeschärften Überblick über die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen geben. Mit der Aktualisierung der Flächenbilanz konnte aufgrund der Verfügbarkeit neuer Datensätze eine noch detailliertere Flächenanalyse durchgeführt werden.³⁸ Das Ergebnis der Flächenbilanz veranschaulicht, dass der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur mehr unversiegelte Wald- und Wiesenflächen als versiegelte Verkehrsflächen besitzt.



Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude; semiversiegelt: Bahnschotterkörper, Schotterflächen, Gärten; Unversiegelt: Grünland, Ackerland, Wald und Strauchflächen.

Quelle: Schauppenlehner, T., Baumgartinger-Seiringer, M., Bittner, K. (2024). ÖBB Potenzialflächen Aktualisierung der Landbedeckung 2024. Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, BOKU University, Wien

Die Flächeninanspruchnahme wurde als wesentliche Auswirkung auf den Biodiversitätsverlust, sowie den Umfang und Zustand von Ökosystemen erkannt. Damit einher geht eine temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderungen aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie der damit verbundenen Anlagen.

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG ¹⁾ in km ²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Gesamtfläche	190,8	188,7	2,1	1
Verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,5	8,4	0,1	1
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,6	-	-
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,7	6,9	-0,2	-3
Park & Ride-Anlagen	1,3	1,3	-	-

¹⁾ Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E4-A-1 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

³⁸ Für die Ermittlung einer österreichweiten Landbedeckung für die ÖBB Grundstücke wurden verschiedene öffentlich verfügbare Datenbanken verwendet (u.a. Umweltbundesamt, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen sowie OpenStreetMap-Contributors). Es wurde auf die aktuellsten zur Verfügung stehenden Datensätze zurückgegriffen. ESRS E4-5.38.AR 27.

Der Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren, wird mittels Grünerkennung nur der tatsächliche Pflanzenbewuchs behandelt. Dafür wird an nichtchemischen Verfahren zur Vegetationskontrolle geforscht. Relevante Kennzahlen in diesem Zusammenhang werden im Folgenden aufgeführt:

Kennzahlen im Hinblick auf chemische Vegetationskontrolle ¹⁾ in km ²	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg	1.288	1.497	-209	-14
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	8.020	8.671	-651	-8
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	5.496	5.877	-381	-6
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen	30 %	31 %	-	-1

¹⁾ Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E4-A-2 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

E5 Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft gewinnt in den ÖBB zunehmend an Bedeutung, um Ressourceneffizienz zu steigern und Umweltbelastungen zu reduzieren. Durch Maßnahmen wie Materialwiederverwendung, Reparaturen und nachhaltige Beschaffung integriert der Konzern kontinuierlich die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft in seine Prozesse. Dies trägt dazu bei, die ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit langfristig zu sichern und gleichzeitig die Effizienz sowie Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu stärken.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die genaue Vorgehensweise und Abläufe in der Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden gesamthaft in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. ESRS E5.IRO-1.11.a

Zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen sowie finanzieller Risiken und Chancen wurden im Jahr 2024 neben ÖBB Expert:innen auch ausgewählte Stakeholder:innen über einen Onlinefragebogen zu den potenziellen Auswirkungen von E5 auf die Geschäftstätigkeit der ÖBB befragt. Ergänzend dazu fand im Herbst 2024 ein Stakeholder:innen-Round Table mit relevanten Branchenvertreter:innen statt, um vertiefende Informationen zu sammeln und zu diskutieren. Die ÖBB Expert:innen analysierten die potenziellen und tatsächlichen Umweltauswirkungen der Geschäftstätigkeiten, mit Fokus auf den Ressourcenzufluss sowie den Ressourcenabfluss, einschließlich Abfällen. ESRS E5.IRO-1.11.a, b

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf ESG Themen im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
E5-A-1	Durch die Verwendung von Baumaterialien und -produkten sowie für die Herstellung, Instandhaltung und Wartung von Fahrzeugen werden Primärrohstoffe verbraucht.	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Eigene Geschäftstätigkeiten
E5-A-2	Durch die Wiederverwendung von Produkten (elektr. Komponenten, Fahrzeugteile, Bauprodukte etc.) und Materialien bei der Instandhaltung von Infrastrukturen und Fahrzeugen wird der Rohstoffverbrauch reduziert.	Positiv	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E5-F-1	Im Zug der Wirtschaftstätigkeiten werden fremdbezogene Rohstoffe eingesetzt, wodurch eine Abhängigkeit von Externen (Länder oder Unternehmen) entsteht.	Risiko	Langfristig	
E5-F-2	Durch strengere gesetzliche Vorschriften auf EU- und nationaler Ebene, wie zum Beispiel der Critical Raw Materials Act, die Corporate Sustainability Due Diligence Directive oder die REACH-Verordnung, entstehen Anforderungen, die erfüllt werden müssen und die Versorgungssicherheit gefährden können.	Risiko	Kurzfristig	
E5-F-3	Durch die Instandhaltung von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen – wie etwa Reparaturen, Wiederverwendung und Aufbereitung – können Rohstoffe eingespart werden.	Chance	Mittelfristig	
Unterthema: Abfälle				
E5-A-3	Durch die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns (insbesondere Bau-, Abbruch- und Instandhaltungsarbeiten) entstehen gefährliche und nicht gefährliche Abfälle (die entsorgt werden müssen), wodurch Umweltbelastungen entstehen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
E5-F-4	Durch die Verschärfung gesetzlicher Vorschriften (EU / national), wie beispielsweise der Deponieverordnung und dem Abfallwirtschaftsgesetz, entstehen Anforderungen, die eingehalten werden müssen. Dies kann den Aufwand für Abfalltrennung, Aufbereitung und Lagerung erhöhen.	Risiko	Mittelfristig	
E5-F-5	Mangelhaftes Abfallmanagement kann zu Schadenersatzzahlungen führen.	Risiko	Mittelfristig	
E5-F-6	Durch den Verkauf von Abfällen, insbesondere von Eisen und Kupfer, entstehen Einnahmen. Mit steigenden Rohstoffpreisen könnten zudem neue Geschäftsmöglichkeiten entstehen, um den Ertrag aus Abfällen zu steigern.	Chance	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRs 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRs gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRs 2.SBM-3.48.g.

³⁾ ESRs 2.SBM-3.48.c.

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Der ÖBB Konzern verfügt aktuell über ein Konzept im Sinne einer verabschiedeten Strategie im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (KLW), diese befindet sich zurzeit in Ausarbeitung. Informationen zum Konzept der ÖBB-Infrastruktur AG befinden sich im Lagebericht des Geschäftsberichts der ÖBB-Infrastruktur AG. ESRs 2.IRO-2.62

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die wesentlichen Maßnahmen umfassen je nach Schwerpunkt entweder die gesamte Wertschöpfungskette, Teile dieser oder ausschließlich die eigene Wertschöpfungskette der ÖBB – von der Beschaffung über die Nutzung bis hin zur Entsorgung und Nachnutzung. Die Zeithorizonte (Status) für die Umsetzung dieser Maßnahmen wurden in die Kategorien

„In Umsetzung“ und „Geplant“ unterteilt. Für die Maßnahmen, die sich bereits in der Umsetzung befinden, wurde das konkrete Jahr festgelegt, in dem die Maßnahme wirksam wird. ESRs 2.MDR-A.68.a

Im Berichtsjahr 2024 wurden mehrere Maßnahmen ergriffen, diese umfassen unter anderem die Einführung von Fit for Future (F4F) zum Tracking des Ressourcenzuflusses im ÖBB Konzern, aber auch die Einführung einer konzernweiten Kreislaufwirtschaftsstrategie bis Mitte 2025. Alle relevanten Maßnahmen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, die im Konzern ergriffen wurden, sind nachstehend aufgelistet. Wenn diese Maßnahmen in den folgenden Tabellen in schwarzer Farbe geschrieben sind, bedeutet das, dass diese wie geplant verlaufen. ESRs 2.MDR-A.68.a

Maßnahmen Beschreibung ¹⁾		Status ¹⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Erstellung einer konzernweiten Kreislaufwirtschaftsstrategie	Die ÖBB entwickeln eine konzernweite Kreislaufwirtschaftsstrategie, die alle relevanten Geschäftsbereiche und Prozesse innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette einbezieht. Ziel ist es, durch eine ganzheitliche Betrachtung der Materialflüsse, Ressourcennutzung und Abfallvermeidung eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft innerhalb des gesamten Konzerns zu etablieren. Diese Strategie wird konkrete Maßnahmen zur Optimierung von Beschaffung, Nutzung und Recycling von Materialien beinhalten. Die Strategie befindet sich derzeit in Ausarbeitung und wird Mitte 2025 fertiggestellt. Sie wird voraussichtlich alle geografischen Gebiete betreffen, in denen die ÖBB tätig sind und wird in sämtlichen Gesellschaften des Konzerns Anwendung finden.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
KLW-Beschaffungskriterien im Einkauf	Die ÖBB implementieren Kreislaufwirtschafts-Beschaffungskriterien im Einkauf, die die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigen und auf die langfristige Ressourcenschonung sowie Abfallvermeidung ausgerichtet sind. Ziel ist es, durch die Anwendung dieser Kriterien sicherzustellen, dass relevante eingekaufte Produkte und Materialien mindestens einem Prinzip der Kreislaufwirtschaft entsprechen. Die Maßnahme wird fortlaufend betrieben und wird im Inland umgesetzt.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Obsoleszenzmanagement	Als Maßnahme zur Förderung der Kreislaufwirtschaft hat die ÖBB Technische Services-Gesellschaft mbH ein eigenes Obsoleszenzmanagement etabliert, das fortlaufend betrieben wird. Durch Aufbereitung, Reparaturleistungen und Wiederverwendung von Komponenten und Ersatzteilen wird die Produktlebensdauer in der eigenen Wertschöpfungskette verlängert, Ressourcen geschont und Abfall vermieden. Dies steht im Einklang mit den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft, die darauf abzielen, Materialien und Produkte so lange wie möglich im Nutzungskreislauf zu halten und die Umweltbelastung zu minimieren. Geografisch betrifft diese Maßnahmen alle Regionen, in denen ÖBB Technische Services-Gesellschaft mbH tätig ist.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Kreislauffähige Uniformen	Die ÖBB setzen auf den Einsatz kreislauffähiger Blusen und Hemden, die am Ende ihrer Lebensdauer vollständig recycelbar sind und so den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft entsprechen. Damit betrifft diese Maßnahme die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Ziel ist es, durch die Auswahl von Materialien, die für den Kreislauf geeignet sind, Abfall zu vermeiden und Ressourcenverbrauch zu verringern. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Umsetzung und wird 2026 abgeschlossen. Sie betrifft alle Mitarbeiter:innen im Inland, die Dienstkleidung tragen.	In Umsetzung	E5-A-2 E5-A-3
Fit for Future (F4F)	Im Rahmen des Projekts „F4F“ etabliert die ÖBB intern ein System zur automatisierten Abfrage von Beschaffungsdaten. Die bereitgestellten Daten können genutzt werden, um den Ressourcenzufluss im Konzern zu managen und zu optimieren, den Ressourcenzufluss zu überwachen, den Einsatz umweltfreundlicher Materialien zu fördern, die Menge an nicht recycelbaren Materialien zu minimieren und strategische Zielsetzungen darauf aufzubauen. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Umsetzung, soll 2025 starten und betrifft alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB tätig sind. Sie wirkt sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette aus, da sowohl die Beschaffung als auch die Entsorgung von Materialien optimiert werden.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Fahrzeuginstandhaltung	Die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge entspricht geltenden Sicherheitsstandards. Darüber hinaus dient sie der Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge, der Reduktion von Abfällen und der effizienten Nutzung von Ressourcen. Diese Maßnahme betrifft hauptsächlich die eigene Wertschöpfungskette, wird laufend durchgeführt erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB Fahrzeuginstandhaltung betreiben.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Komponentenaufbereitung	Die ÖBB setzen auf Komponentenaufbereitung, um die Lebensdauer von Bauteilen und Komponenten zu verlängern. Ziel ist es durch Aufbereitung, Reparatur und Wiederverwendung Abfälle zu minimieren, Ressourcen zu schonen und Kosten zu reduzieren. Diese Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da sowohl die Beschaffung von Komponenten als auch die Aufbereitung und Wiederverwendung von Bauteilen in den gesamten Prozess integriert wird. Die Maßnahme wird laufend durchgeführt und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB tätig sind.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3

¹⁾ ESRs E5-2.19, ESRs 2.MDR-A.68.a, b, c.

Maßnahmen Beschreibung ¹⁾		Status ¹⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Nachnutzung Altfahrzeuge	Der etablierte Nachnutzungsprozess von Altfahrzeugen dient dazu, Ressourcen so weit wie möglich wiederzuverwenden und Abfälle zu minimieren. Ziel ist es, durch die systematische Demontage und Wiederverwertung von Bauteilen, Materialien und Komponenten die Umweltbelastung zu reduzieren, Kosten zu minimieren und den Lebenszyklus der Ressourcen zu verlängern. Diese Maßnahme betrifft die eigene und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da sowohl die Rückführung von Materialien als auch die Verwertung von Fahrzeugkomponenten berücksichtigt werden. Die Maßnahme wird laufend durchgeführt und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB Altfahrzeuge verwalten.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Wiedereinbau Schienen	Die ÖBB fördern die Nachnutzung von Schienen, indem altbrauchbare Schienen aus dem Streckennetz aufbereitet und in neuen Projekten wiederverwendet werden. Auf diese Weise können vorhandene Ressourcen länger genutzt, Abfälle reduziert, Ressourcen geschont und der Lebenszyklus der Produkte verlängert werden. Sollten die Schienen keiner erneuten Verwendung zugeführt werden, da sie die technischen Kriterien nicht erfüllen, werden diese einem Recycling zugeführt. Diese Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da sich die Wirkung sowohl auf die Beschaffung neuer Schienen, die Aufbereitung und Wiederverwendung von altbrauchbaren Schienen, als auch das Abfallmanagement erstreckt. Die Maßnahme wird laufend durchgeführt und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Wiedereinbau Betonschwellen	Die ÖBB fördern die Nachnutzung von Betonschwellen, indem diese altbrauchbaren Schwellen aufbereitet und in neuen Gleisbauprojekten wiederverwendet werden. Auf diese Weise können vorhandene Ressourcen länger genutzt, Abfälle reduziert, Ressourcen geschont und der Lebenszyklus der Produkte verlängert werden. Für Betonschwellen, die aufgrund der technischen Voraussetzungen nicht mehr im Streckennetz eingesetzt werden können, besteht die Möglichkeit einer anderweitigen, weiterführenden Verwendung oder der Übergabe an einen befugten Abfallsammler und -behandler zur weiteren Verwertung. Diese Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da sich die Wirkung sowohl auf die Beschaffung neuer Betonschwellen, die Aufbereitung und Wiederverwendung von altbrauchbaren Betonschwellen, als auch das Abfallmanagement erstreckt. Die Maßnahme wird laufend durchgeführt und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Rückgewinnung Gleisschotter	Die gesteigerte Rückgewinnung von Gleisschotter erfolgt durch erhöhten Einsatz von Gleisbaumaschinen. Dabei wird durch diese Spezialmaschinen der Schotter ausgehoben, gesiebt und wieder eingebracht. Ziel ist es, Abfall zu reduzieren und damit die Nutzungsdauer des Gleisschotters zu verlängern und Ressourcen effizient zu nutzen. Gleisschotter, der aufgrund der notwendigen Kornverteilung des Gleisbettes nicht rückgewonnen werden kann, wird einem befugten Abfallsammler und -behandler zur weiteren bestimmungsgemäßen Verwendung übergeben. Diese Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da sich die Wirkung sowohl auf die Beschaffung von Gleisschotter, auf die gesteigerte Rückgewinnung, als auch das Abfallmanagement erstreckt. Die Maßnahme wird laufend durchgeführt und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
Abfallwirtschafts-plattform (AWPF)	Die ÖBB überarbeiten derzeit die bestehende AWPF, um das Abfallmanagement im gesamten Konzern zu optimieren. Diese Plattform wird bereits seit Jahren durch den internen Abfallentsorger ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH (ÖBB-ES) betrieben und soll nun weiterentwickelt werden, um das Abfalldatenmanagement für alle Gesellschaften der ÖBB zu vereinfachen und zu standardisieren. Ziel ist es, die Effizienz der Abfallentsorgung zu steigern, den konzernweiten Überblick über Abfalldaten zu verbessern und die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft innerhalb des Unternehmens zu unterstützen. Mit der AWPF wird eine zentrale Erfassung und Analyse von Abfalldaten ermöglicht, die eine verbesserte Planung und Kontrolle der Abfallströme zur Folge hat. Diese Maßnahme betrifft die interne und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die überarbeitete AWPF befindet sich aktuell in der Konzeption und Prüfung der Umsetzung und erstreckt sich auf alle geografischen Gebiete, in denen die ÖBB-ES tätig ist mit vorrangigem Fokus auf Österreich und einer schrittweisen Ausweitung auf die Auslandstöchter.	In Umsetzung	E5-A-3

¹⁾ ESRS E5-2.19, ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

Die allgemein erwarteten Ergebnisse dieser Maßnahmen sind eine signifikante Reduktion des Ressourcenverbrauchs, eine Verringerung von Abfällen und Umweltbelastungen sowie die Einsparung von Kosten durch effizientere Materialnutzung. Ebenso wird eine verbesserte Transparenz und Kontrolle über Ressourcenzufluss- und Abflussdaten (Abfall) im Konzern geschaffen. ESRS 2.MDR-A.68.a

Im Berichtsjahr wurden keine erheblichen operativen Ausgaben (OpEx) oder Investitionsausgaben (CapEx), die über das übliche Maß hinausgehen, im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft getätigt. ESRS 2.MDR-A.69.a

Parameter und Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Der ÖBB Konzern hat aktuell keine festgelegten Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft. Die Kreislaufwirtschaftsstrategie des ÖBB Konzerns inkl. freiwilligen, messbaren, zeitgebundenen und ergebnisorientierten Konzernzielen befindet sich aktuell in Ausarbeitung. Informationen zu den Zielen der ÖBB-Infrastruktur AG befinden sich im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts der ÖBB-Infrastruktur AG. ESRs 2.MDR-T.81

Ressourcenzuflüsse

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse (basierend auf der doppelten Wesentlichkeitsanalyse) im Rahmen der Tätigkeiten der ÖBB umfassen eine Vielzahl von Produkten und Materialien. Sie sind für die Instandhaltung und den Betrieb der Bahninfrastruktur, dem Personenverkehr sowie dem Güterverkehr unerlässlich. Sie beziehen sich vorrangig auf die Entnahme endlicher Rohstoffe, insbesondere im Rahmen von Instandhaltungs- und Neubauvorhaben sowie des Einkaufs von Schienen- und Straßenfahrzeugen. Zur präziseren Bestimmung relevanter Ressourcenzuflüsse wurden die Referenzjahre 2018 bis 2022, die als repräsentativ für die Geschäftstätigkeit gilt, im Detail betrachtet. ESRs E5-4.30

Wesentliche Materialien sind vor allem Stahl und Beton, da diese mehrere Veredelungsschritte durchlaufen. Auch Oberbauschotter, der im Gleisbettbau verwendet wird, stellt ein bedeutendes technisches Material dar. Aufgrund der mengenmäßigen Nachfrage werden Produkte und Materialien vorwiegend in größeren Mengen transportiert (Wagenladungen oder Lkws), weshalb Verpackungsmaterialien nur eine untergeordnete Rolle spielen. Kritische Rohstoffe und seltene Erden sind primär im Stahlsektor von Bedeutung, insbesondere bei der Produktion von Schienenstahl, der Kohlenstoff-Mangan-Stähle umfasst. Die chemische Zusammensetzung dieser Stähle zeigt jedoch, dass der Anteil an kritischen Rohstoffen sehr gering ist. In Kombination mit der hohen Rückführungsquote von Schrott als Abfallfraktion und der damit verbundenen Erhaltung der potenziell enthaltenen kritischen Rohstoffe im Kreislaufsystem, hat dieses Thema eine nachgeordnete Priorität. ESRs E5-4.30

Im Berichtszeitraum 2024 wurden nachstehend genannte wesentliche Ressourcenzuflüsse ermittelt:

Ressourcenzufluss ¹⁾	2024	2023	Veränderung ³⁾
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in Tonnen	3.328.686,5 ²⁾	3.314.769,1 ²⁾	0,4 %
<i>davon Produkte in Tonnen</i>	<i>1.934.454,2²⁾</i>	<i>1.821.185,7²⁾</i>	<i>6,2 %</i>
<i>davon technische Materialien in Tonnen</i>	<i>1.388.331,6²⁾</i>	<i>1.486.850,8²⁾</i>	<i>-6,6 %</i>
<i>davon biologische Materialien in Tonnen</i>	<i>5.900,6</i>	<i>6.732,7</i>	<i>-12,4 %</i>
Prozentualer Anteil biologischer Materialien, die zertifiziert nachhaltig beschafft wurden und für die Herstellung der Produkte sowie Dienstleistungen der ÖBB verwendet wurden in Prozent	0,1 %	0,2 %	-0,1 %
Gewicht der zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in Tonnen	26.701,6 ²⁾	27.511,0 ²⁾	-2.94 %
<i>Prozentualer Anteil in Prozent</i>	<i>0,8 %</i>	<i>0,8 %</i>	<i>0 %</i>

¹⁾ ESRs E5-4.31.a, b, c.

²⁾ Die angegebenen Massen enthalten Schätzungen, welche von Unsicherheiten behaftet sind.

³⁾ Aufgrund von variierendem Projektgeschehen und Teuerungen kommt es bei den Materialzuflüssen zu Schwankungen über 5 % zwischen den Berichtsjahren.

Die genaue Beschreibung der Methodik zur Berechnung der oben genannten Massen des Ressourcenzuflusses lautet wie folgt: Die Berechnung des Massenzuflusses erfolgt aus unterschiedlichen Quellen. Die Methodik kann dabei in Activity-based (Ermittlung auf Basis der tatsächlich beschafften technischen Mengen) oder Spend-based (Umrechnung von finanziellem Beschaffungsvolumen einzelner Warengruppen in repräsentative Massenanteile) unterschieden werden.

ESRS E5-4.32

Über 90 % der Ressourcenzuflüsse innerhalb des Konzerns werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG beschafft. Die Berechnung wurde dabei für den Großteil der Massen Activity-based auf Basis des Rahmenplans durchgeführt, welcher das wesentliche Finanzierungsinstrument der ÖBB-Infrastruktur AG darstellt. Dieses Finanzierungsinstrument und die dahinterstehenden Mittel decken die Umsetzung der zentralen Bauprojekte im Neubau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur ab. Um diese grundlegenden Finanzmittel mit verbauten Mengen in Verbindung zu setzen, wurden die verbauten Mengen aus den dafür zuständigen Geschäftsbereichen abgefragt. Als Grundlage wurde dafür der SCHIG Bericht³⁹ herangezogen, welcher die zu verbauenden Massen beinhaltet. Die Massen wurden in dieser Art für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 erhoben. Die umgesetzten Massen aus dem Jahr 2024 lagen zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vollständig vor. Daher wurden sie als Durchschnitt der Vorjahre, gemessen am investierten Budget aus dem Jahr 2024, inflationsbereinigt fortgeschrieben. Der Tunnelbau stellt aufgrund der erforderlichen Tunnelschalen und Bauelemente einen der wesentlichsten Treiber für den Massenbedarf im Baugeschehen dar. Die entsprechenden Mengen wurden daher direkt von den zuständigen Bereichen erhoben. ESRS E5-4.32

Für die direkt von Hersteller:innen bezogenen Produkte und Materialien finden SAP-Daten Anwendung. Dies umfasst im Bereich der Infrastruktur den beschafften Schienenstahl, die Beton- und Holzschwellen sowie den Oberbauschotter. Mit Hilfe dieser SAP-Daten können über 85 % Massenbilanz basierend auf tatsächlichen Materialmengen erhoben werden. Für diesen Anteil kann daher von einer hohen Genauigkeit der Daten ausgegangen werden. In den Folgejahren wird intensiv an einer Weiterentwicklung der Massenerfassung bei Bauprojekten und durch die Beschaffung gearbeitet, um die Datengrundlage weiter zu verbessern.

Bezüglich biologischer Materialien sind Holzschwellen als wesentliches Produkt zu nennen. Ihre Nachhaltigkeitszertifizierung nach PEFC oder FSC ist verpflichtend, sodass sie zu 100 % zertifiziert nachhaltig beschafft werden. Bezogen auf die Gesamtmasse der Ressourcenzuflüsse haben sie jedoch eine untergeordnete Bedeutung. ESRS E5-4.32

Im Hinblick auf die weiteren Teilkonzerne wurden ebenfalls SAP-Daten für die Activity-based Berechnung von beschafften Straßenfahrzeugen, Güterwagen und Betriebsstoffen zur Berechnung herangezogen. Dem Ressourcenzufluss in Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen wurde die Anzahl der gelieferten Fahrzeuge zugrunde gelegt, da es zwischen Bestellung und Lieferung zu einem signifikanten zeitlichen Versatz kommen kann. ESRS E5-4.32

Alle weiteren Investitionen wurden durch einen finanzmittelbasierten Ansatz, ähnlich der Spend-based Methode der Treibhausgasemissionsbewertung gemäß GHG-Protokoll, berechnet. Gemeint sind Investitionen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beschaffung von Schienen- und Straßenfahrzeugen, Betriebsstoffen oder dem Bau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur stehen, aber aufgrund ihrer Menge allgemein für den ÖBB Konzern relevant sind. Dazu wurden die verbleibenden Investitionstätigkeiten einzeln analysiert und mit einem durchschnittlichen Massefaktor, der für diese Investitionen repräsentativ ist, hochgerechnet. Dies betrifft ca. 16 % der Massen für das Berichtsjahr 2024 aus der oben dargestellten Bilanz. Für diesen untergeordneten Anteil kann daher von einer mäßigen Genauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Unsicherheit in der Berechnungslogik stammt aus den verwendeten Massefaktoren und den Variationen sowie Veränderungen in der Kostenstruktur. In den kommenden Jahren sollen diese Berechnungen weiter vertieft sowie laufend aktualisiert werden. ESRS E5-4.32

Für die Berechnung der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien wurde für Beton, (Schienen-)Stahl, Kupfer, Aluminium, Schienen- und Straßenfahrzeuge eine Recherche basierend auf Daten verarbeitender Unternehmen vorgenommen. Die identifizierten Quoten an Material aus sekundärem Ursprung, wurden entsprechend den Materialmassen der Erhebung angewandt und hochgerechnet. Für diese Zeile der Tabelle kann daher von einer starken Ungenauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Quelle der Unsicherheiten ergeben sich aus der breitgestreuten Varianz an Sekundärmaterialquoten einzelner Produkte sowie Schwankungen aufgrund der Verfügbarkeit derer bei Herstellungsprozessen. ESRS E5-4.32; ESRS E5-4.AR.25

³⁹ Quelle: https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf.

Für den Bahnkörper unter dem Planum wurde ein durchschnittlicher Wert für die Erdmassenbewegungen angenommen. Dieser basiert auf Expert:inneneinschätzungen sowie internen Auswertungen und ist an die umgesetzten Projektmen gen angelehnt. Für diese Mengen kann daher von einer mäßigen Ungenauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Quelle der Unsicherheiten sind die in hohem Maße individuellen Gegebenheiten der einzelnen Umsetzungsprojekte, wodurch ein Mittelwert immer einen Abschlag darstellt. ESRS E5-4.32

Doppelzählungen wurden vermieden, da ein durchgehender Abgleich mit dem finanziellen Beschaffungsvolumen vorgenommen wurde, sodass jeder Materialzufluss nur einmal bewertet und erfasst wurde. Aufgrund der Verwendung externer Quellen zur Berechnung von wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien erfolgte keine weitere Differenzierung dieser Begrifflichkeiten. ESRS E5-4.AR.25

Ressourcenabflüsse – Abfälle

Die nachfolgende Abfalltabelle enthält alle wesentlichen Abfallströme des ÖBB Konzerns. Sie umfasst insbesondere Abfälle aus Bauprojekten (Erneuerung, Neubau, Ausbau), betrieblichen Tätigkeiten, kommunalen Bereichen sowie Metallabfälle. ESRS E5-5.38.a

Metallabfälle (Eisen / Nichteisen) werden separat ausgewiesen, da sie für die nichtfinanzielle Erklärung sektorspezifisch relevant sind. Die Entsorgung erfolgt über Einzel-, Rahmen- oder Bauverträge. Besonders wichtig sind dabei die betriebseigenen Deponien, die Abfälle aus Großprojekten wie dem Semmering-Basistunnel oder der Koralmbahn unter optimaler Reduktion von Transportwegen und Emissionen aufnehmen.

Um vorhandene Ressourcen optimal zu nutzen, wird die Entwicklung eines Rohstoffmanagements in den ÖBB vorangetrieben. Mehr als 98 % der Abfallmenge des ÖBB Konzerns entfallen auf die ÖBB-Infrastruktur AG. Diese großen Mengen fallen zu einem Großteil im Zuge von Bauvorhaben (Erneuerung, Neubau, Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung, Instandsetzung) an. Im Jahr 2024 wurde im ÖBB Konzern mit rd. 4,36 Mio. t (Vj: rd. 3,71 Mio. t) um 17 % mehr Abfall erzeugt als im Jahr 2023. Davon wurden rd. 1,44 Mio. t (33 %) einem Recycling zugeführt. Mit rd. 4,33 Mio. t (Vj: rd. 3,66 Mio. t) macht der nicht gefährliche Abfall (gefährlicher Abfall: rd. 0,03 Mio. t; Vj: rd. 0,05 Mio. t) den größten Teil der Gesamtabfallmenge des ÖBB Konzerns aus. Gleich wie im Vorjahr macht der Anteil nicht gefährlichen Abfallmengen aus Bautätigkeiten rd. 97 % aus. Die absolute Menge der nicht gefährlichen Abfallmengen aus Bautätigkeiten, ist dieses Jahr im Vergleich zum Vorjahr um rd. 19 % gestiegen und liegen aktuell bei rd. 4,21 Mio. t (Vj: rd. 3,55 Mio. t).

Die gestiegenen Mengen an deponiertem Material sind auf natürliche Schwankungen im Projektgeschehen von großen Bautätigkeiten im Bereich Infrastruktur (Tunnelbauprojekte) zurückzuführen. Es wurden rd. 55 % (Vj: 52 %) der Bauabfälle einer Beseitigung zugeführt und rd. 96 % (Vj: 99 %) des zu deponierenden Abfalls auf betriebsfremde Deponien verbracht. Rd. 93 % davon betreffen Aushubmaterial, das im Zuge der Bautätigkeiten der Schieneninfrastruktur anfällt. Die Menge der gefährlichen Abfälle im ÖBB Konzern verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine beträchtliche Abnahme um 45 %. Im Jahr 2024 sind weniger ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften bei Bautätigkeiten angefallen. Generell kommt es aufgrund der Umstellung der Abfalltabelle nach den Vorgaben der ESRS sowie der präziseren Zuordnung der Abfallschlüsselnummern zu Verschiebungen im Vergleich zu den Vorjahren.

Ein Teil der Entsorgung der baulichen und betrieblichen Abfälle des ÖBB Konzerns wird durch die ÖBB – Environmental Services & Logistics GmbH (ÖBB-ES) als „haus-interner“ Abfallsammler abgewickelt. Die anfallenden Abfälle werden über die ÖBB-ES ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergeben. Bei zentral verwalteten Objekten erfolgt die umweltgerechte Verwertung oder Beseitigung von kommunalen Abfällen überwiegend durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen oder Bürostandorte). Für den überwiegenden Teil an baulichen Abfällen aus großen Infrastrukturvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt die Entsorgung gesondert im Rahmen der Bauverträge (Einzelverträge). Die Datenerhebung wird über diverse interne Prozesse und Systeme getrennt für jedes Kalenderjahr abgewickelt (ÖBB-Infrastruktur AG: Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem; RCL-ES: Abfallwirtschaftsplattform, Abfallbilanz bzw. sonstige elektronische Datenmanagement Meldungen [EDM], Meldungen nach dem Altlastensanierungsgesetz [ALSAG] etc.).

Eine genaue Beschreibung der Methodik zur Datenerhebung lautet wie folgt: Abfallart, -menge -herkunft und -verbleib werden vom ÖBB Konzern als Abfallbesitzer (Abfallerzeuger) entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben gemäß § 17 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) dokumentiert. Dies erfolgt über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem, Meldungen im elektronischen Datenmanagement-Umwelt Österreich, Meldungen gemäß dem Altlastensanierungsgesetzes etc.) je Kalenderjahr. Die abfallrechtlichen Verpflichtungen enden gemäß aktuell gültigem Abfallwirtschaftsgesetz mit der Übergabe der Abfälle an befugte Sammler und Behandler und der expliziten Beauftragung der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung dieser Abfälle. Alle weiteren Verwendungsschritte, sprich die tatsächliche Verwertung oder Beseitigung bzw. Behandlung der Abfälle gemäß der Abfallhierarchie im Abfallwirtschaftsgesetz (Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung und Beseitigung), obliegen den befugten Sammler:innen und Behandler:innen. ESR5 E5-5.40

Die Datenerfassung unterscheidet sich je nach Verbleib des Abfalls. Bei den betriebseigenen Deponien werden die Daten durch extern bestellte Deponieaufsichten (behördliche Aufsichten) sowie extern beauftragte Eingangskontrollen (Leiter der Deponieeingangskontrolle gemäß Deponieverordnung) bei der Ausführung und Nachweisführung begleitet. Bei der Beseitigung über Bauverträge (Einzelverträge) erhalten die Projektleitungen die erforderlichen Abfallnachweise vom Auftragnehmer. Nach erfolgter Plausibilitätskontrolle werden die Daten zur Eingabe in das interne Datenverarbeitungssystem an die befugten und definierten Bearbeiter:innen übermittelt. Bei Nutzung interner Leistungsverträge für Verwertungs- und Beseitigungsleistungen mit dem Entsorgungspartner ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH erfolgt die Datenübernahme automatisiert. Wo noch keine Automatisierung vorhanden ist, wird das Vieraugenprinzip angewendet, um die Richtigkeit der Kennzahlenübertragung sicherzustellen. gearbeitet. Zudem gibt es konzernweit eine einheitliche Zuordnung der im ÖBB Konzern anfallenden Abfallschlüsselnummern zu den relevanten Abfallströmen sowie Verwertungs- und Beseitigungsverfahren, um eine korrekte Berichterstattung aller Kennzahlen zu gewährleisten. ESR5 E5-5.40

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erfasst für jedes Objekt (sofern es im Eigentum des ÖBB Konzerns steht) die Anzahl und Größe der Abfallbehälter pro Abfallart, die nicht über die bestehenden Verträge (interne Leistungsverträge und Rahmenverträge) der ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH entsorgt werden. Zudem werden die Entleerungsintervalle erfasst und regelmäßig auf ihre Aktualität überprüft. Die Daten werden in einem Datenverarbeitungssystem durch den:die festgelegte:n Benutzer:in der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH eingegeben. Weiters erfolgt durch die jeweiligen Umweltkoordinator:innen der Organisationseinheiten des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur eine stichprobenweise Plausibilitätskontrolle der Abfalldaten. Die Abfallbeauftragten behalten sich eine weitere stichprobenartige Plausibilitätsüberprüfung der Abfalldaten vor. Etwaige Auffälligkeiten werden dem jeweiligen Umweltkoordinator:innen zur Kenntnis gebracht, um diese zu klären bzw. zu bereinigen. Die abfallbezogenen Daten können mittels Datenverarbeitungssystem digital zur Verfügung gestellt werden. ESR5 E5-5.40

Der in der Abfalltabelle angeführte Abfall setzt sich folgendermaßen zusammen:

Abfallzusammensetzung des ÖBB Konzerns

Chemische Umwandlungs- und Syntheseprodukte
Kunststoffe und Gummis
Kunststoffe und Metalle
Lösemittel, Farben, Lacke, Klebstoffe, Kitte und Harze
Abfall mit hohem biogenem Anteil
Material größtenteils fossilen Ursprungs (Mineralöl und Kohle)
Material mineralischen Ursprungs (exkl. Metalle)
Metalle
Oxide, Hydroxide, Salzabfälle
Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel sowie pharmazeutische Erzeugnisse und Desinfektionsmittel
Säuren, Laugen, Konzentrate
Textilien
Wasser

¹⁾ ESR5 E5-5.38.b.

²⁾ Die Abfallzusammensetzung wird anhand der Abfallschlüsselnummern gemäß der österreichischen Abfallverzeichnisverordnung (AVVO) eruiert. Jede Abfallschlüsselnummer wird einer Materialkategorie zugeordnet, welche an die Abfallgruppen der AVVO angelehnt ist.

Abfalltabelle des ÖBB Konzerns (In- und Ausland)

Abfallart in Tonnen (t) ^{1),2),3),4)}	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Vorbereitung zur Wiederverwendung ⁵⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	47	8	981	826	54	23	2	0	1.084	858
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ^{6),7)}	1 063	17.381	3.249	4.318	0	8	2	5	4.314	21.712
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	19 677	23.864	345	0	0	0	0	0	20.022	23.864
Verwertung	20.787	41.254	4.574	5.144	54	31	5	5	25.420	46.435
Verbrennung	522	123	781	1.343	0	0	0	0	1.303	1.466
Betriebsfremde Deponien	915	2.420	42	27	0	0	0	0	958	2.447
Sonstige Beseitigung ⁵⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Beseitigung	1.438	2.543	823	1.370	0	0	0	0	2.261	3.913
Gefährlicher Abfall⁷⁾	22.225	43.797	5.398	6.514	54	31	5	5	27.681	50.348
Vorbereitung zur Wiederverwendung ⁵⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.363.964	1.171.090	10.761	8.502	60.055	56.014	3.911	3.798	1.438.691	1.239.404
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	380.339	352.388	0	0	0	0	0	0	380.339	352.388
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	72.149	104.329	0	0	0	0	0	0	72.149	104.329
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren	2.408	0	24.093	16.225	0	15	596	637	27.097	16.877
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	727	258	3.812	3.785	0	0	10.626	12.780	15.166	16.824
Verwertung	1.819.588	1.628.067	38.666	28.512	60.055	56.029	15.133	17.214	1.933.442	1.729.822
Verbrennung	0	0	8	0	0	0	77	0	85	0
Betriebsfremde Deponien	2.287.587	1.903.115	2.450	3.440	500	360	288	485	2.290.825	1.907.400
Betriebseigene Deponien	103.950	20.532	0	0	0	0	0	0	103.950	20.532
Sonstige Beseitigung ⁵⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Beseitigung	2.391.537	1.923.647	2.458	3.440	500	360	365	485	2.394.860	1.927.932
Nicht gefährlicher Abfall	4.211.124	3.551.713	41.123	31.952	60.555	56.390	15.499	17.699	4.328.301	3.657.754
Gesamtabfall	4.233.349	3.595.511	46.521	38.466	60.610	56.421	15.503	17.705	4.355.983	3.708.102
davon Verwertung	1.840.375	1.669.321	43.240	33.656	60.109	56.061	15.138	17.220	1.958.862	1.776.257
davon Beseitigung	2.392.974	1.926.190	3.281	4.810	500	360	365	485	2.397.121	1.931.845
Summe nicht recycelter Abfälle⁸⁾	2.869.338	2.424.412	34.779	29.138	500	383	11.590	13.907	2.916.208	2.467.840
Anteil nicht recycelter Abfälle in Prozent³⁾	68 %	67 %	75 %	76 %	1 %	1 %	75 %	79 %	67 %	67 %

¹⁾ ESRS E5-5.37.a, b, c, d, 38.a, 39.

²⁾ Es wurde nicht zwischen Verwertung / Beseitigung am / außerhalb des Standortes unterschieden, da dies am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der Wiederverwendung im Bauvorhaben und der betriebseigenen Deponien, diese sind als Kategorien angeführt. Aufgrund von Rundungen der Dezimalstellen der Tonnen auf ganze Zahlen, kommt es zu kleinen Abweichungen.

³⁾ Aufgrund der Umstellung der Abfalltabelle nach den Vorgaben der ESRS kommt es zu Verschiebungen im Vergleich zu den Vorjahren. Die Kategorie „radioaktiver Abfall“ findet beim ÖBB Konzern keine Anwendung und ist daher in der Tabelle nicht dargestellt. ESRS E5-5.39.

⁴⁾ Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb, der Instandhaltung der Anlagen und dem Projektgeschehen in der Bautätigkeit kann es auch zu entsprechenden Veränderungen in den Abfalldaten kommen.

⁵⁾ Zeilen die „n/a“ enthalten sind in den dargestellten Berichtsjahren nicht angefallen und werden daher als nicht anwendbar angegeben.

⁶⁾ Gefährlicher Abfall wird vor dem Recycling einem mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

⁷⁾ 2023 sind mehr ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

⁸⁾ Die „Summe nicht recycelter Abfälle“ bezieht sich ausschließlich auf die Mengen in Tonnen die nicht an den Recycler übergeben wurden. Diese Summe enthält daher auch Verwertungspfade wie „Wiedereinbau“ oder andere Verwertungspfade.

E.3. Soziale Informationen

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

47.484 Mitarbeiter:innen beschäftigt der ÖBB Konzern im Jahr 2024. Das bedeutet, 47.484 Mal dafür Sorge zu tragen, dass die Rechte aller Mitarbeitenden respektiert, sie frühzeitig vor Gefahren gewarnt und geschützt, gerecht entlohnt, in ihrer Weiterbildung und -entwicklung unterstützt und die Balance zwischen Arbeits- und Privatleben gewahrt werden. Eine Verantwortung, die der ÖBB Konzern sehr ernst nimmt und mit größter Sorgfalt erfüllt – denn die Mitarbeitenden sind die Basis für den langfristigen Erfolg des Konzerns.

Strategie

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse zeigt auf, welche Auswirkungen, Risiken und Chancen die Tätigkeiten des ÖBB Konzerns auf ihre Arbeitskräfte tatsächlich haben oder potenziell haben könnten. Im Verlauf des weiteren Kapitels fassen Konzepte, Maßnahmen und Ziele zusammen, wie der ÖBB Konzern auf diese reagiert, um Risiken für das Unternehmen zu minimieren und Chancen zu nutzen.

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des ÖBB Konzerns im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2) 3)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ⁴⁾	Zeithorizont ⁴⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ⁴⁾
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S1-A-1 ⁶⁾	Aufgrund der Eigentümerstruktur durch die Republik Österreich kann der ÖBB Konzern auch in Krisenzeiten sichere Arbeitsplätze garantieren.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-2 ⁶⁾	Durch die Sicherstellung einer marktkonformen und wettbewerbsfähigen Entgeltpolitik wird eine Grundlage für eine angemessene Entlohnung geschaffen. Daraus ergibt sich eine Steigerung der Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen (z. B. Perspektiven, transparenter Karriereweg), eine Reduktion von Ungleichheiten sowie eine verbesserte Kommunikation und Vertrauen zwischen Mitarbeiter:innen und Unternehmen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-3 ⁶⁾	Durch die Sicherstellung von Tarifverhandlungen in Österreich wird eine Grundlage für eine angemessene Entlohnung geschaffen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-4 ⁶⁾	Ohne die Erhebung des Gender-Pay-Gaps besteht die Möglichkeit, dass geschlechtsspezifische Gehaltsunterschiede unentdeckt bleiben, was zu einer ungerechten und nicht genderneutralen Gehaltspolitik führen könnte. (potenziell)	Negativ	Mittelfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-5 ⁶⁾	Ein konstruktiver und sozialer Dialog kann zur Mitarbeiter:innenzufriedenheit, Verbesserung des Betriebsklimas und zur Konfliktprävention und -lösung beitragen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Zuge von Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ermittelt. ESRS S1.14 e, ESRS S1-4.AR 43.

⁴⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

⁵⁾ Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Hungaria Zrt. und Rail Cargo Carrier, ÖBB-Personenverkehr AG.

⁶⁾ Auswirkung wurde keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch sind diese durch Konzepte und Maßnahmen berücksichtigt worden.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2) 3)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ⁴⁾	Zeithorizont ⁴⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ⁴⁾
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S1-A-6 ⁶⁾	Einführung einer gemeinsamen Erklärung des europäischen Betriebsrats der ÖBB und der Vorstände der ÖBB Gesellschaften ⁵⁾ zur Transnationalen Unternehmenskultur und der Gestaltung des grenzüberschreitenden, interoperablen Personaleinsatzes von Personal auf Zügen innerhalb des ÖBB Konzerns, wodurch sich die Rahmenbedingungen für Personal am Zug an einem internationalen Standard orientieren.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-7 ⁶⁾	Die Schaffung unternehmensseitiger Voraussetzungen zur Förderung der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben trägt zur Zufriedenheit, Gesundheit, Produktivität der Mitarbeiter:innen bei.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-8 ⁶⁾	Die Arbeit in unregelmäßigem Dienst (Wechselschicht) kann sich aufgrund verändernder Dienstzeiten ungünstig auf die Gesundheit der Mitarbeiter:innen auswirken.	Negativ	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-9	Durch die Sensibilisierung mittels zielgerichtetem Arbeitnehmer:innenschutz können Gefahren von Unfällen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen frühzeitig erkannt und vermieden werden, wodurch die Sicherheit und das Wohlbefinden der Mitarbeiter:innen gesteigert werden. Dies soll zu weniger Ausfallzeiten, höherer Produktivität und einem positiven Betriebsklima führen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-10	Durch Arbeitsunfälle kommt es zu gesundheitlichen Schäden von Mitarbeiter:innen oder Produktionsausfällen.	Negativ	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-F-1	Fachkräftemangel kann ein bedeutendes Risiko darstellen, da fehlendes Personal insbesondere im operativen Bereich dazu führen kann, dass vertragliche Verpflichtungen gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) nicht eingehalten werden. Dies könnte zu Strafzahlungen, betrieblichem Mehraufwand und einer Beeinträchtigung der Servicequalität führen, was langfristig auch die Geschäftsbeziehungen belasten könnte.	Risiko	Mittelfristig	
S1-F-2	Verletzungsrisiko für Mitarbeiter:innen durch Arbeitstätigkeiten bzw. betriebliche Unfälle	Risiko	Kurzfristig	
S1-F-3	Sehr hohe Frühfluktuation kann zu erhöhtem Personalaufwand führen.	Risiko	Kurzfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Zuge von Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ermittelt. ESRS S1.14 e, ESRS S1-4.AR 43.

⁴⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

⁵⁾ Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Hungaria Zrt. und Rail Cargo Carrier, ÖBB-Personenverkehr AG.

⁶⁾ Auswirkung wurde keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch sind diese durch Konzepte und Maßnahmen berücksichtigt worden.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2) 3)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ⁴⁾	Zeithorizont ⁴⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ⁴⁾
Unterthema: Gleichbehandlung und Chancengleichheit				
S1-A-11	Ein niedriger Frauenanteil führt zu Einschränkungen in der Vielfalt, Innovationskraft und Attraktivität eines Unternehmens. Langfristig kann dies sowohl die Unternehmenskultur als auch die wirtschaftliche Leistung und das gesellschaftliche Ansehen negativ beeinflussen.	Negativ	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-12 ⁶⁾	Weiterbildungs- und Kompetenzentwicklungsprogramme geben den Mitarbeiter:innen die Möglichkeit ÖBB-intern zur persönlichen Weiterentwicklung und eröffnen mögliche Karrierechancen. Dabei ermöglicht die Nutzung neuer Technologie wie z. B. KI neue Job-Profile, Arbeitsbereiche und Prozessautomatisierungen und trägt zu einer Entlastung der Mitarbeiter:innen bei.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-13 ⁶⁾	Eine hohe Anzahl an Nachwuchsfachkräften (z. B. Lehrlinge, Trainees) bietet den Mitarbeiter:innen Entlastung, die Möglichkeit zur persönlichen Weiterentwicklung, eine stärkere Teamdynamik und langfristige Arbeitsplatzsicherheit. Dies schafft eine positive Arbeitsatmosphäre und fördert die Motivation und Identifikation mit dem Unternehmen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-14	Ein aktive Einbindung vom Menschen mit Behinderung in das Unternehmen führt zu Vielfalt, Innovationskraft und Attraktivität eines Unternehmens. Langfristig kann dies sowohl die Unternehmenskultur als auch die wirtschaftliche Leistung und das gesellschaftliche Ansehen positiv beeinflussen.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-15 ⁶⁾	Das Diversity-Management fördert ein sicheres und stabiles Arbeitsumfeld und schafft Vertrauen und Akzeptanz in der eigenen Belegschaft. Durch die Einbindung unterschiedlicher Perspektiven, Hintergründe und Erfahrungen entstehen vielfältige Lösungsansätze, die zu neuen Ideen führen können. Etablierte Prozesse und Mechanismen tragen zu frühzeitigen Identifikation und Vorbeugung von Diskriminierungsfällen bei.	Positiv	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.

³⁾ Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Zuge von Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ermittelt. ESRS S1.14 e, ESRS S1-4.AR 43.

⁴⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

⁵⁾ Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Hungaria Zrt. und Rail Cargo Carrier, ÖBB-Personenverkehr AG.

⁶⁾ Auswirkung wurde keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch sind diese durch Konzepte und Maßnahmen berücksichtigt worden.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Menschen in der eigenen Belegschaft werden in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“ dargestellt. ESRs S1.SBM-2.12

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und können in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die dem Geschäftsmodell des Unternehmens entstammen oder die Strategie des Geschäftsmodells beeinflussen, finden sich in der zu Beginn dieses Kapitels angeführten Tabelle. ESRs S1.SBM-3.13.a, b, 14.d, e

Potenziell betroffene Personengruppen

Die Zusammensetzung der Beschäftigten ist in diesem Kapitel unter „Merkmale der Arbeitskräfte des Unternehmens“ detailliert dargestellt. Sämtliche Personen aus dem Kreis der Arbeitskräfte im ÖBB Konzern, die von wesentlichen Auswirkungen betroffen sein könnten, fallen unter die Angabe gemäß Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“. Sofern nicht anders angeführt, betreffen die ermittelten wesentlichen Auswirkungen oder Risiken alle Beschäftigten gleichermaßen ohne Unterscheidung zwischen Arbeitskräften und Fremdarbeitskräften, Standorten und Regionen. Wesentliche Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit betreffen aufgrund vorliegender Daten hauptsächlich operativ tätige Mitarbeiter:innengruppen, wie beispielsweise Verschub-, Instandhaltungs- und Werkstattmitarbeiter:innen. Diese Personen sind vermehrt in Bereichen tätig, die potenzielle Gefahrenquellen aufweisen. Im Falle negativer Auswirkungen kann es sich sowohl um systemische (z. B. Fachkräftemangel, niedriger Frauenanteil ...) als auch individuelle Vorfälle (z. B. Verletzungsrisiko, Arbeitsunfälle) handeln. ESRs S1.SBM-3.14.a, b, d, 15, 16

Zur Einbeziehung der Mitarbeiter:innen werden im ÖBB Konzern diverse Tools herangezogen, um die Bedarfe verschiedener Personengruppen zu ermitteln und potenziell stärker gefährdete Personengruppen zu identifizieren. Nähere Informationen zu den Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft, finden sich in diesem Kapitel unter „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen“. Im Falle wesentlicher positiver Auswirkungen handelt es sich überwiegend um Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit bereits in der Vergangenheit gesetzten Maßnahmen und unterstützenden Strukturen wie der HR-Strategie und damit ergriffener Maßnahmen, Verfahrensanweisungen, etc. stehen. Dadurch wird Orientierung geben, dies wirkt sich in weiterer Folge positiv auf die Arbeitnehmer:innen aus. ESRs S1.SBM-3.14.c, d, 15

Aufgrund der Tätigkeiten des ÖBB Konzerns sowie geltenden nationalen und über-nationalen Gesetzen besteht kein Risiko der Zwangs- oder Kinderarbeit in den Tätigkeitsfeldern des ÖBB Konzerns und seiner Teilkonzerngesellschaften. ESRs S1.SBM-3.14.f, g

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Das strategische HR-Management und das HR-Management aller Teilkonzerngesellschaften der ÖBB verstehen sich als strategische:r Sparringpartner:in für Führungskräfte und als Unterstützer:in in der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmensstrategie. Gleichmaßen ist der Bereich Human Resources (HR) Ansprechpartner für Mitarbeiter:innen während ihrer Employee-Journey. Damit wird sichergestellt, dass die richtigen Mitarbeiter:innen zur richtigen Zeit am richtigen Ort in der richtigen Qualifikation im ÖBB Konzern verfügbar sind. Somit leistet das strategische HR-Management gemeinsam mit allen Teilkonzerngesellschaften einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB Konzerns sowohl bei Mitarbeiter:innen wie auch bei potenziellen Bewerber:innen. Aufgabe und Ziel ist es, sich als attraktiver Arbeitgeber, der Diversität und Vielfalt lebt und fördert, zu positionieren.

Mit einer breiten Palette spannender und sinnstiftender Jobs in über 130 Berufsbildern zählen die ÖBB zu den Top-Arbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, hat der Konzern umfassende Strategien und Konzepte für seine rund 47.000 Mitarbeiter:innen (inkl. Lehrlinge) entwickelt.

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle und gelten, sofern nicht anders angeführt, für alle Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns.

ESRs S1-1.19

HR Funktionalstrategie 2030 (S1-K-1)

Die HR-Funktionalstrategie 2030 wurde im Jahr 2024 verabschiedet und setzt sich aus vier strategischen Stoßrichtungen und vier Teilbereichsstrategien zusammen. Mit ihrer Hilfe soll bis 2030 die HR-Mission erreicht werden, Nummer 1-Arbeitgeber in Österreich und Maßstab für ein zukunftsgerichtetes Human-Ressource-Management in Europa zu werden.

Entlang der vier strategischen Stoßrichtungen „Effizientes und modernes Personalmanagement“, „Learning und Development“, „Kultur und Diversität“ sowie „Starke Arbeitgebermarke“ bereitet sich HR auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen, wie z.B. den pensionsbedingten Generationenwandel vor. ESRs S1-1.19. MDR-P.65.a

Strategische Stoßrichtungen ¹⁾	Beschreibung
Effizientes und modernes Personalmanagement	Durch effizientes und modernes Personalmanagement bildet der ÖBB Konzern den quantitativen und qualitativen Personalbedarf ab. Dies wird durch eine konzernweite, gesamtheitliche HR-IT Systemlandschaft und standardisierte, effiziente Prozesse unterstützt. Entsprechende rechtssichere Mindeststandards und Rahmenbedingungen werden implementiert und vermittelt.
Learning und Development	„Learning und Development“ fokussiert auf zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen – mit der Ausrichtung der Aus- und Weiterbildung entlang der ermittelten Qualifikationsanforderungen der Zukunft, State-of-the-Art-Lernkonzepten und innovativen Methoden und Systemen. Aussagekräftige Analysen und Messinstrumente zum aktuellen und künftigen Potenzial der Mitarbeiter:innen werden vom HR-Bereich zur Verfügung gestellt.
Kultur und Diversität	Unternehmenswerte und Führungsgrundsätze geben Orientierung für das Handeln und bilden die Grundlage für alle Tätigkeiten. Die Wertschätzung von Vielfalt, Nutzung der Diversitätskompetenz bei der Lösung von Herausforderungen, die Stärkung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeiter:innen sowie eine offene, wertschätzende und lösungsorientierte Kultur der Zusammenarbeit stehen dabei im Fokus.
Starke Arbeitgebermarke	Im Fokus der Stoßrichtung „Starke Arbeitgebermarke“ steht sowohl die Gestaltung attraktiver und zeitgemäßer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen der Mitarbeiter:innen als auch die Positionierung als Arbeitgeber mit vielfältigen Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Platz für Vielfalt sowie Jobs mit Sinn in einem verlässlichen und sicheren Arbeitsumfeld.

¹⁾ ESRs S1-1.19.MDR-P.65.a.

Human Resources ist ein zentraler integraler Bestandteil der Unternehmenskultur und Strategie im ÖBB Konzern. Die Aspekte der sozialen Nachhaltigkeit wurden zudem in der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns verankert und mit der konzernweit gültigen HR-Funktionalstrategie verknüpft.

Die HR-Funktionalstrategie definiert unternehmensspezifische Handlungsweisen in Bezug auf die Arbeitskräfte des Unternehmens. Sie wird gemäß Konzernrichtlinie auf die Teilkonzerngesellschaften ausgerollt und gesellschaftsspezifisch durch die strategische HR-Leitung sowie den Personalleitungen der Teilkonzerngesellschaften einer Beschlussfassung zugeführt. Die Strategien gelten damit für alle Mitarbeiter:innen der ÖBB. Die oberste Ebene, die für Umsetzung der HR-Funktionalstrategie verantwortlich ist, ist die Leitung des strategischen HR Managements. ESRs S1-1.19.MDR-P.65.b, c

Maßnahmen sowie die dazugehörigen Ziele, die in Bezug auf wesentliche Themen gesetzt wurden, sind in diesem Kapitel dargestellt unter „Ergreifung von Maßnahmen und Zielen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens“ und „Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens“ sowie die „Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze“.

Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird unter anderem über die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung beurteilt. ESRs S1-2.27.b, c

Zur inhaltlichen Vertiefung wurden zudem Teilbereichsstrategien erarbeitet, die – ebenso wie die HR Funktionalstrategie – den definierten Maßnahmen zugrunde liegen. Die Teilbereichsstrategien umfassen die Themen „Personalentwicklung“, „Recruiting und Employer-Branding“, „Gesundheit“, „Diversity und Vereinbarkeit“.

Teilbereichsstrategie ¹⁾	Beschreibung
Personalentwicklung	Im Vordergrund steht die zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen. Die Aus- und Weiterbildung im ÖBB Konzern wird unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen an den Qualifikationsanforderungen der Zukunft ausgerichtet. Es kommen State-of-the-Art-Lernkonzepte und innovative Methoden sowie Systeme zum Einsatz. Aussagekräftige Analysen und Messinstrumente zum aktuellen und künftigen Potenzial unserer Mitarbeiter:innen sollen zur Verfügung gestellt werden. Die Schwerpunkte des Bereichs Personalentwicklung, Kultur und Führung liegen im Talentmanagement, in der Führungskräfteentwicklung, bei den modernen Lernformen sowie in der Onboarding Kultur.
Diversity und Vereinbarkeit²⁾	Zur strategischen Steuerung der definierten Stoßrichtung „Kultur und Diversität“ wurden die Teilbereichsstrategien „Diversity“ und „Vereinbarkeit“ entwickelt. Ein Ziel der Teilbereichsstrategie „Diversity“ ist die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität. Der Generationenwandel soll genutzt werden, um die Vielfalt in der Belegschaft auf breitere Beine zu stellen. Die Teilbereichsstrategie „Vereinbarkeit“ verankert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Sie umfasst die Themengebiete „Vereinbarkeit Beruf und Kind“, „Vereinbarkeit Beruf und Pflege“ und „Unternehmenskultur, die Arbeitnehmer:innen in der Vereinbarkeit entlastet“. Ziel ist es, Mitarbeiter:innen bei Mehrfachbelastungen aufgrund von Care-Arbeit zu entlasten und zu unterstützen, um Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aufrecht zu erhalten. Ebenso verankert sind flexible Arbeitszeitmodelle, um Mitarbeiter:innengewinnung und -bindung zu erhöhen und die Arbeitsmarktpositionierung zu verbessern. Das Lösungscenter „Inclusion und Diversity“ hat sich zum Ziel gesetzt, Rahmenbedingungen für das übergeordnete Ziel zu schaffen und allen Mitarbeiter:innen im unregelmäßigen und regelmäßigen Dienst ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privat zu ermöglichen.
Recruiting und Employer-Branding	Zur Umsetzung der strategischen Stoßrichtungen „Starke Arbeitgebermarke“ trägt die Teilbereichsstrategie „Recruiting und Employer Branding“ bei. Anhand der strategischen Schwerpunkte „Personalgewinnung meistern“, „Innovation fördern“, „Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen“ und „Qualität stärken“ werden Maßnahmen im Recruiting und Employer-Branding verortet. Dem weiterhin hohen Personalbedarf wird auch mit dem verstärkten externen Auftritt am Arbeitsmarkt Rechnung getragen.
Arbeitsfähigkeit und Gesundheit	Ziel der betrieblichen Gesundheitsförderung ist die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller ÖBB Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastungen reduziert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sowie ein Wertbeitrag zum Unternehmenserfolg geleistet. Die Teilbereichsstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ verankert die Schwerpunkte „Arbeitsfähigkeit erhalten“, „Arbeitsfähigkeit fördern“, „Arbeitsfähigkeit wiederherstellen“ sowie die strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements.

¹⁾ ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

²⁾ ESRS S1-1.24.b.

Die in der Funktional- und Teilbereichsstrategie adressierten Themenfelder und daraus abgeleiteten Maßnahmen leisten einen Beitrag zum Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie nehmen unter anderem das Risiko der erschwerten Personalgewinnung in den Blick.

Insbesondere das HR-IT-Transformationsprojekt H-IT-T trägt wesentlich zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen bei und wird in der Stoßrichtung „effizientes und modernes Personalmanagement“ verfolgt. Dieses Projekt ist die Ausgangsbasis für eine zukunftsgerichtete, moderne HR-Arbeit und schafft eine Grundlage zur Umsetzung der nachfolgend definierten Maßnahmen.

Die Vision: Die ÖBB sind Nr.-1-Arbeitgeber in Österreich und Maßstab für zukunftsgerichtetes Human Resource Management in Europa. Um dieser Vision gerecht zu werden und optimal für die Zukunft gerüstet zu sein, wurde mit dem Programm HR-IT-Transformation (H-IT-T) ein mehrjähriges Vorhaben initiiert, um den Weg zu einem modernen, schnellen HR-Management mit effizienten Prozessen und digitalen Lösungen voranzutreiben.

Eine vollintegrierte HR-IT Systemlandschaft mit Fokus auf eine größtmögliche Systemvereinheitlichung ermöglicht es, als strategischer Partner für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen agieren zu können. Wesentliche Neuerungen und Prozessverbesserung umfassen dabei:

- Eine niederschwellige Kontaktaufnahme und punktgenaue Bewerbung für Bewerber:innen
- Effiziente Bewerbungsprozesse und Bewerbungsgespräche bei gesteigerter Qualität
- Neuausrichtung der HR-IT-Lösungen zum Talentmanagement und Integration von zukunftsweisenden, systemgestützten Funktionalitäten wie Sourcing, moderne Lernformen, strukturierte Nachfolgeplanung und Sichtbarmachung und Förderung von Talenten sowie digitalem Performance Management
- Betrachtung von End-to-End Prozessen entlang des gesamten Employee-Lifecycles
- Aufbau einer konzernweiten Talentmanagement Prozesslandschaft inklusive entsprechender Standards und Governance
 - unter Berücksichtigung von Kompetenzmodellen, Performance-Management-Tools und Personalentwicklungsinstrumenten

Sicherheitsstrategie (S1-K-2)

Die ÖBB Sicherheitsstrategie setzt sich aus vier definierten Sicherheitsbereichen zusammen:

- Betriebliche Sicherheit: Steuerung und Maßnahmensetzung zur Erreichung eines sicheren Eisenbahnbetriebes
- Arbeitssicherheit: Angestrebt wird ein gefahrenfreier Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb
- Öffentliche Sicherheit: Schutz vor kriminellen Aktivitäten, Stärkung des subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen
- Informationssicherheit: Schutz von Informationen, Informations- und Kommunikationstechnologie

Der Bereich Arbeitssicherheit deckt in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelten Auswirkungen, Chancen und Risiken ab. Er umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur angestrebten Erreichung eines gefahrenfreien Zustandes bei der Berufsausübung für alle Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb. Für die Koordination und die strategische Ausrichtung der Arbeitssicherheit ist gemäß Konzernrichtlinie die Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion zuständig. Die Sicherheitsstrategie wurde vom Vorstand der ÖBB-Holding AG als Teil der Unternehmensstrategie beschlossen und findet Anwendung im ÖBB Konzern. ESR5.S1-MDR-P.65.a, b, c, ESR5 S1-1.23

Strategische Stoßrichtungen ¹⁾	Beschreibung
Sicherheitsstrategie und Teilbereich Arbeitssicherheit	Der Bereich Arbeitssicherheit in der ÖBB Sicherheitsstrategie bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb. Der ÖBB Konzern hat sich das Ziel gesetzt, langfristig zu den sichersten Bahnen Europas zu zählen und das bestehende hohe Sicherheitsniveau weiter auszubauen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden strategische Sicherheitsziele festgelegt, die bis 2030 gelten. Ein zentraler Grundsatz dabei ist das Verschlechterungsverbot, welches sicherstellt, dass das Sicherheitsniveau über mehrere Jahre hinweg nicht sinkt. Darüber hinaus gibt es das Verbesserungsgebot, das eine kontinuierliche Steigerung der Sicherheitsstandards verlangt. Definierte Kennzahlen messen die Entwicklung der Sicherheit in verschiedenen Bereichen des Konzerns. Die Kennzahlen werden zu Indizes hochaggregiert und gewichtet. Sollte der niedrig angesetzte Zielwert überschritten werden, werden Maßnahmen ausgearbeitet. Zur gezielten Steuerung der Sicherheit wird der Fokus verstärkt auf Vorläufer gelegt – also jene Ereignisse, die Unfälle begünstigen beziehungsweise als Risiko die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls deutlich erhöhen. Die Zielsetzungen im Bereich der Vorläufer sollen die Entwicklungen anhand verschiedener KPI-Sets (Risikoakzeptanzwerte) in den jeweiligen Bereichen (Teilkonzern und Gesellschaft) widerspiegeln und zu erwartende Technologiesprünge entsprechend berücksichtigen. Die Risikoakzeptanzwerte sollen in einem regelmäßigen Assessment evaluiert werden. Wesentliche Risikoakzeptanzkriterien im Bereich Arbeitssicherheit sind: – Stürzen / Fallen – Umkippen / Umknöcheln – Einklemmen / Quetschen – Anstoßen

¹⁾ ESR5 S1-1.19.MDR-P.65.a.

Neben den beiden übergeordneten Strategien, sind die folgend angeführten Konzepte für den ÖBB Konzern zur Steuerung wichtig. Mit Ausnahme der Konzepte zu „Sozialer Dialog“, „Vereinigungsfreiheit“, „Existenz von Betriebsräten“, „Recht der Arbeitnehmer:innen auf Information“, „Anhörung und Mitbestimmung“ und „Datenschutz“ finden sich alle in der übergeordneten HR-Funktionalstrategie wieder. ESR5 S1-1.19.MDR-P.65.a.

Arbeitsbedingungen

Nr.	Konzept ¹⁾	Beschreibung
S1-K-3	Arbeitszeitmodelle²⁾	Durch zeitgemäße Konzepte und angepasste Rahmenbedingungen werden die Anforderungen der Mitarbeiter:innen und den jeweiligen Geschäftsmodellen in Bezug auf die Arbeitszeit laufend evaluiert und angepasst. Betriebsvereinbarungen zu Arbeitszeitmodellen sind für jene Gesellschaften gültig, welche dieser zugestimmt haben.
S1-K-4	Tarifverträge²⁾	Die Entlohnung erfolgt gemäß den jeweiligen nationalen rechtlichen Vorschriften sowie – sofern vorhanden – den geltenden Kollektiv- bzw. Tarifverträgen. Auf Basis von Funktionsbeschreibungen der Tätigkeiten der Mitarbeiter:innen wird eine Einstufung in den entsprechenden Kollektivvertrag vorgenommen (sofern Kollektivvertragszugehörigkeit vorhanden). Die Einstufungen laut Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) werden gemäß Entgeltregelungen vorgenommen.
	ÖBB-Job Modell²⁾	Alle Funktionen wurden dem ÖBB Jobmodell für Querschnittsbereiche und Fachbereiche in der ÖBB Karrierelandkarte zugeordnet, um einheitliche Funktionen und Funktionsbeschreibungen in einem konzernweit gültigen Rahmen zu erarbeiten. Zur Darstellung von Perspektiven für Mitarbeiter:innen aller Karrierestufen werden diese Funktionen transparent zugänglich dargestellt.
	Gehaltsbandbreiten²⁾	Die Funktionsbewertung auf Basis der Funktionsbeschreibung erfolgt mittels Korn-Ferry-Hay-Stellenwert-Profil-Methode. Die resultierenden Gehaltsbandbreiten sind je „Grade“ definiert und bilden einen einheitlichen konzernweiten (Ordnungs-)Rahmen für die Entlohnung. Die ÖBB Gehaltsbandbreiten schaffen ein Instrument zur Sicherstellung von gleichen Entlohnungsmöglichkeiten für gleichwertige Tätigkeiten im ÖBB Konzern. Für Führungsfunktionen gibt es zudem eigene Gehaltsbandbreiten, welche auch die variable Vergütungskomponente (MbO) beinhalten. Die Compensation-Policy für Führungsfunktionen im ÖBB Konzern regelt die Rahmenbedingungen der Vergütung für Führungsfunktionen. Die variable Vergütungskomponente ist in der MbO-Policy geregelt.
S1-K-5	Sozialer Dialog	Die Vertretung der Belegschaft erfolgt durch Betriebsräte sowie den Europäischen Betriebsrat. Nähere Information dazu finden sich in diesem Kapitel unter „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmer:innen in Bezug auf Auswirkungen“.

¹⁾ ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

²⁾ Die genannten Ausführungen gelten für Österreich. Die Auslandstöchter verfügen über teils eigene Regelungen und Regelwerke, welche die jeweiligen Länderspezifika berücksichtigen. Hierfür wurden mit den genannten Ausführungen entsprechende Rahmenbedingungen und Mindeststandards geschaffen.
ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Die ÖBB treten für eine offene, respektvolle Arbeitskultur mit gleichen Chancen für alle Mitarbeiter:innen ein. Seit 1979 ist das Gleichbehandlungsgesetz in Österreich verbindlich. Die ÖBB handeln danach: Weder ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft sowie andere Formen der Diskriminierung, die unter die EU-Rechtsvorschriften und nationales Recht fallen, dürfen zur Benachteiligung im ÖBB Konzern führen. In den Teilkonzerngesellschaften im Ausland werden die jeweils gültigen nationalen Gesetze eingehalten.

Nr.	Konzept	Beschreibung
S1-K-6 1) 2) 3)	Gleichbehandlungspolicy	Eine der Grundlagen der Diversity Strategie ist die Sicherstellung der Gleichbehandlung. Gleichbehandlung bedeutet, dass niemand unmittelbar oder mittelbar aufgrund der ethnischen Zugehörigkeit, Religion oder Weltanschauung, aufgrund des Alters, der sexuellen Orientierung, einer Behinderung oder des Geschlechts diskriminiert werden darf. Daher hat der ÖBB Konzern seit 2011 eine Policy und mit ihr eine Struktur, die die Gleichbehandlung und gleiche Chancen für Mitarbeiter:innen sicherstellen soll. Ergänzend erfolgt die gesamthafte Erhebung des Gender-Pay-Gap zur Sicherstellung einer genderneutralen Gehaltspolitik. Ein wesentlicher Meilenstein der Verankerung der „Gleichbehandlungspolicy“ ist die Ausweitung in den Teilkonzerngesellschaften im Ausland.
	Diversity Charta	Die „Diversity Charta“ ist Teil der Funktionalstrategie Diversity. Sie gibt die Managementziele zur Erreichung des Frauenanteils und des Anteils der Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung bis 2026 vor. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der Teilkonzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt.
	Charta der Inklusion	Mit der „Charta der Inklusion“ als Teil der Funktionalstrategie Diversity, schufen Unternehmensführung Konzernbetriebsrat und Konzernbehindertenvertretung freiwillig Rahmenbedingungen, die Menschen mit Behinderungen den Eintritt in den ÖBB Konzern erleichtern sollen und die eine inklusive, barrierefreie und chancengleiche Beschäftigung möglich machen. Grundlagen für die Charta bilden das Behindertengleichstellungsgesetz sowie nationale Gesetze.⁴⁾ Auf Basis der „Charta der Inklusion“ wurde der Aktionsplan Inklusion erstellt. In diesem finden sich konkrete Maßnahmenpakete in folgenden Handlungsfeldern: – Job und Anti-Diskriminierung – Aus- und Weiterbildung – Infrastruktur und barrierefreier Arbeitsplatz – Gesellschaftliches Leben und Soziales – Lehrlinge und Frauen In regelmäßigen Abständen wird der Status quo der einzelnen Maßnahmen konzernweit analysiert und aktualisiert.
S1-K-7 1)	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Der ÖBB Konzern legt großen Wert darauf, Mitarbeiter:innen zu fordern und fördern. Dies umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen der ÖBB Akademie sowie der ÖBB Bildung (Bildungskatalog). Die Lernangebote sind in Präsenz-, Digital- sowie hybriden Lernformaten verfügbar. Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungsangebote der ÖBB. Der Fokus der Personalentwicklung im Bereich Digitalisierung liegt auf drei Themenstellungen: – Content-Creation mittels KI: Künstliche Intelligenz (KI) ermöglicht die (teil-)automatisierte Erstellung von personalisierten Lerninhalten. – Bildungsangebote zum Thema KI: Entsprechende Schulungen und Workshops können Mitarbeiter:innen helfen, die Potenziale und Herausforderungen von KI zu verstehen. Dies trägt zur Akzeptanz und effektiven Nutzung bei. – Empowerment für Fachbereiche: Durch gezielte Qualifizierung können Mitarbeiter:innen lernen, KI-Tools effektiv in ihrem Bereich einzusetzen.
S1-K-8 1)	Lehrlingsausbildung	Mit 25 Lehrberufen ist der ÖBB Konzern einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich. Zum überwiegenden Teil werden diese im Bereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten sowie konzernweit koordiniert. Aktuell bilden die ÖBB rd. 2.000 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG bieten vor allem Lehrstellen in kaufmännischen Lehrberufen an. Hingegen bilden die ÖBB-Infrastruktur AG und die Österreichische Postbus AG vorrangig Lehrlinge in technischen Berufsfeldern aus.

¹⁾ Für die Kaskadierung dieser ÖBB Konzernweiten Strategien und Umsetzung der Konzepte sind die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften zuständig und finden Anwendung für den ÖBB Konzern ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b, c.

²⁾ Beseitigung von Diskriminierung (einschließlich Belästigung), Förderung der Chancengleichheit und andere Möglichkeiten zur Förderung von Vielfalt und Inklusion sind im Konzept aufgegriffen ESRS S1-1.24.a.

³⁾ Konzept greift Gründe für Diskriminierung wie beispielsweise ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft auf ESRS S1-1.24.b.

⁴⁾ ESRS S1-1.24.c

Wie oben erwähnt, halten die Teilkonzerngesellschaften im Ausland die jeweils gültigen, nationalen Gesetze ein. Darüber hinaus nehmen die Auslandsgesellschaften ihre HR-Aufgaben selbstständig wahr. Sie tragen HR-Ergebnis- und Prozessverantwortung und sind für die Umsetzung der HR-Strategie des ÖBB Konzerns sowie für die Einhaltung der ÖBB Konzernstandards im Bereich HR in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich zuständig. Bei der Wahrnehmung der HR-Aufgaben sind die in der Policy „Human Ressource-Policy für Auslandsgesellschaften“ beschriebenen Grundsätze (z. B. gesetzliche Vorschriften, Ingerenzen, Code of Conduct, wirtschaftliche Sorgfalt, Wahrnehmung der HR-Aufgaben) einzuhalten. ESRs S1-1.19.MDR-P.65.b

Die „Gleichbehandlungspolicy“, „Diversity Charta“ sowie die „Charta der Inklusion“ bilden die Grundlage zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung, um Diskriminierung einzudämmen, zu bekämpfen und zu verhindern. Darüber hinaus sollen sie Vielfalt und Inklusion im Allgemeinen fördern. Erwähnte Policy und Chartas werden im Rahmen der spezifischen Verfahren der täglichen Arbeit im ÖBB Konzern berücksichtigt. ESRs S1-1.24.d

Im Jahr 2024 wurde die „Gleichbehandlungspolicy“ weiter verfeinert. Es wurde klargestellt, dass auch die internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation im Zusammenhang mit Gleichbehandlung betreffend Mitarbeiter:innen zu beachten sind.

Mit der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung werden erstmals Gehaltsscheren zwischen Führungskräften und Mitarbeiter:innen (gemäß ESR-Standards) berichtet. Zur Sicherstellung eines angemessenen Verhältnisses wird das ermittelte Ergebnis wie bereits in der Vergangenheit einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen. Die Gesellschaften des ÖBB Konzerns verpflichten sich zu einer fairen, regelmäßigen, pünktlichen und vollständigen Entlohnung ihrer Mitarbeiter:innen sowie zur Einhaltung aller geltenden Lohn- und Vergütungsgesetze. ESRs S1-1.20, 21, 22

Informationen zum Thema „Menschenrechte“ finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ bei „Soziale Mindestschutzstandards“. ESRs S1-1.20, 21, 22

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmer:innenvertretungen in Bezug auf Auswirkungen

Die Sichtweisen der Arbeitskräfte des Unternehmens werden im ÖBB Konzern sowohl im direkten Austausch mit den Mitarbeiter:innen als auch über gewählte Vertreter:innen (Betriebsrat) und Organisationen erfasst. Diese Sichtweisen fließen in vielfältiger Weise im Rahmen von unterschiedlichen Verfahren bei Entscheidungsprozessen und Maßnahmensetzungen ein. Die Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft werden im Folgenden näher beschrieben. Der Austausch auf Konzernebene erfolgt durch den Vorstand mit dem Konzernpräsidium. Im strategischen HR-Management findet ein regelmäßiger Austausch mit dem Ausschussvorsitzenden statt. Die ranghöchste Person ist der Vorstand. Weiters gibt es unterschiedliche Formate zur regelmäßigen Einbindung der Arbeitnehmer:innenvertretungen in den ÖBB Einzelgesellschaften. Beispielsweise ist in der ÖBB-Infrastruktur AG ein eigenes Personalpräsidium implementiert. ESRs S1-2.27.a, b, c, d, e

Betriebsrat

Die Konzernvertretung bündelt die Kompetenzen aller Betriebsratskörperschaften des ÖBB Konzerns und vertritt auf Konzernebene die gemeinsamen Interessen der Beschäftigten. Der Betriebsrat ist Ansprechpartner für alle Belange, welche die Arbeitnehmer:innen gegenüber der Leitungsebene zur Sprache bringen möchten. Stellvertretend für die Betriebsratskörperschaften verhandelt der Konzernbetriebsrat im Rahmen des Arbeitsverfassungsgesetzes gesellschaftsübergreifende Themen laufend mit der Konzernleitung. Darüber hinaus bringt sich die Konzernvertretung in der Gewerkschaftsbewegung und der Politik aktiv bei allen Themen ein, die eine Relevanz für Arbeitnehmer:innen haben. ESRs S1-2.27.d

Europäischer Betriebsrat (EBR)

Auf internationaler Ebene ist der Europäische Betriebsrat (EBR) Ansprechpartner für die wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Interessen der Beschäftigten des ÖBB Konzerns in Europa.

Der EBR ist das Sprachrohr all jener Beschäftigten, die den ÖBB Konzern als Arbeitgeber haben, aber in verschiedenen EU und EWR Ländern arbeiten. Gleichzeitig ist der EBR ein Forum, das vom Konzernmanagement angesprochen wird, wenn es beispielsweise um das Recht der Beschäftigten geht. Es wird aber auch genutzt, wenn Angelegenheiten thematisiert werden, welche die wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Interessen der Beschäftigten in mehreren Ländern betreffen. Die Arbeitnehmer:innenvertretungen der verschiedenen Konzernstandorte (≥ 150 Mitarbeiter:innen und vollkonsolidiert) nehmen zu diesem Zweck regelmäßig an länderübergreifenden EBR-Sitzungen teil. Hier stimmen sie sich in ihrer Vorgangsweise ab und nehmen ihre Rechte hinsichtlich Information und Konsultation in wesentlichen Angelegenheiten wahr. Es bestehen keine zusätzlichen Vereinbarungen zu den geltenden Menschenrechten und den entsprechenden Policies im ÖBB Konzern. Weitere Informationen zu den Policies finden Sie in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ bei „Soziale Mindestschutzstandards“. ESRs S1-2.27.d

Sozialer Dialog

Neben der Wahrung demokratischer Rechte ist ein respektvoller, partnerschaftlicher Umgang zwischen der Geschäftsführung und den Beschäftigten sowie den Beschäftigten aus einzelnen Ländern eine Grundvoraussetzung dafür, dass ambitionierte Ziele erreichbar bleiben. Zur transnationalen Unternehmenskultur und der Gestaltung des grenzüberschreitenden Personaleinsatzes von Personal auf Zügen wurde aus diesem Grund innerhalb des ÖBB Konzerns ein „Memorandum of Understanding“ verabschiedet – zwischen dem Europäischen Betriebsrat (EBR) und dem Vorstand der Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Carrier und der ÖBB-Personenverkehr AG. Darüber hinaus fungieren die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter Förderung (ETF) als die von der EU-Kommission anerkannten Sozialpartner. ESRs S1-2.27.d

Sektoraler Sozialer Dialog Eisenbahnen (SSD)

Zusätzlich sind die ÖBB Mitglied im Sektoralen Sozialen Dialog für den Eisenbahnsektor sowie im Steering Committee der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese dienen dazu, soziale Themen und arbeitsrechtliche Fragen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer:innenvertretungen zu diskutieren und Lösungen für branchenspezifische Herausforderungen (z. B. Arbeitsbedingungen, Digitalisierung, Sicherheit etc.) zu entwickeln.

Eine transparente Informationspolitik gegenüber Arbeitnehmer:innenvertretung und ein regelmäßiger Austausch gewährleistet eine umfassende Einbindung in alle relevanten Belange und Konzernprojekte, wie beispielsweise durch den Ausschuss „Inclusion und Diversity“ oder im Projekt „DAK 26“. ESRs S1-2.27.d

Weitere Formate und Verfahren zur direkten Einbeziehung und Vertretung der Interessen der eigenen Belegschaft sind:

Team-Ziel-Dialog

Der Team-Ziel-Dialog ist ein konzernübergreifend durchgängiges Steuerungsinstrument für Führungskräfte und dient der Unterstützung des Zielvereinbarungsprozesses und der effektiven Zielerreichung. Ausgehend von der Konzernleitung werden die konzernweiten Ziele und Schwerpunkte für die jeweilige Zielperiode fixiert. Diese Ziele und Schwerpunkte werden anschließend kaskadenförmig auf die jeweiligen Konzerngesellschaften und deren Berichtsebenen übertragen und die Beiträge (Maßnahmen) zu diesen übergeordneten Zielen und Schwerpunkten erarbeitet. Der Konzern-Team-Ziel-Dialog bildet den Startschuss für die Mitarbeiter:innengespräche (MaG). ESRs S1-2.27.b

Das **Mitarbeiter:innengespräch (MaG)** fördert nicht nur die Weiter- und Kompetenzentwicklung, sondern ermöglicht es ebenfalls, Feedback zu geben und ein positives Arbeitsklima zu schaffen, um so negativen Auswirkungen entgegenzuwirken. Durch einen offenen Dialog und wertschätzenden Austausch entsteht nicht nur Vertrauen und gegenseitiges Verständnis, sondern auch gesteigerte Motivation, da Leistungen erkannt und geschätzt werden. Die Identifizierung persönlicher Stärken treibt die individuelle Entwicklung voran und eröffnet gleichermaßen die Chance, gemeinsam zu reflektieren. ESRs S1-2.27.b

Mitarbeiter:innenbefragung (MAB)

Die Mitarbeiter:innenbefragung findet im Schnitt alle zwei Jahre statt. Die nächste Mitarbeiter:innenbefragung wird im Jahr 2025 durchgeführt. Die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung fließen in die Management-by-Objective-Ziele (MbO) ein. Dabei werden in Jahren mit durchgeführter Mitarbeiter:innenbefragung Ziele auf Basis der Ergebnisse der Befragung hinterlegt. In den Jahren ohne Befragung werden entsprechende Maßnahmen entwickelt. Nähere Informationen zur Mitarbeiter:innenbefragung finden sich im nächsten Abschnitt „Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können“. ESRs S1-2.27.b, e; ESRs S1-3.32.e

Diversity-Plattform und Diversity-Council

Die „Diversity-Plattform“ ist ein Gremium von nominierten Mitgliedern aus den Teilkonzerngesellschaften mit dem Ziel, „Inclusion und Diversity“-Prozesse und -Angebote zu harmonisieren sowie Informationen über die Bedürfnisse aus den Teilkonzerngesellschaften zu erhalten. Darüber hinaus agieren im Diversity-Council seit 2023 Partner:innen aus unterschiedlichen Berufen, Teilkonzerngesellschaften und Regionen (je eine Person pro Region und Teilkonzerngesellschaft) als Schnittstelle zwischen dem Lösungscenter „Inclusion und Diversity“ sowie den Mitarbeiter:innen, Führungskräften und Betriebsrät:innen. Ein Thema, das unter anderem in den beiden Gremien besprochen wird, ist die Möglichkeit der Vermeidung von Diskriminierung aufgrund von ethnischer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexueller Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politischer Meinung, nationaler Abstammung oder sozialer Herkunft. ESRs S1-2.27.b, 28

Kommunikation

Neben den bestehenden Vertretungen der Mitarbeiter:innen findet auch ein direkter Einbezug in verschiedenen Verfahren statt. Die Mitarbeiter:innen und Belegschaftsvertreter:innen werden regelmäßig über Unternehmensstrategie, Ziele, aktuelle Unternehmenslage, neue Policies sowie alle relevanten Themen, die die Belegschaft betreffen, informiert. Die Information erfolgt bedarfsorientiert und anlassbezogen über unterschiedliche Kanäle (Newsletter, Intranet, Mitarbeiter:innen-Magazin, Präsenzveranstaltungen, Schwarzes Brett) und je nach Zielgruppe in deutscher und bei Bedarf ebenfalls in englischer Sprache. ESRs S1-2.27.b

Ideenwerkstatt

Zusätzlich haben die Mitarbeiter:innen (inkl. Lehrlinge, Trainees und Leasingmitarbeiter:innen) die Möglichkeit, ihre Ideen zu ÖBB-relevanten Themen in der Ideenwerkstatt einzubringen. Die eingereichten Ideen werden von den Ideenkoordinator:innen, Führungskräften und internen Fachexpert:innen (Gutachter:innen) geprüft und bewertet. Sie entscheiden, welche Ideen in die nächsten Schritte des Innovationsprozesses überführt werden. Bei erfolgreicher Umsetzung der Idee erhält die einreichende Person eine Prämie als Belohnung. ESRs S1-2.27.e

Die beschriebenen Dialogformate sind wirksame Instrumente, um die Sichtweisen der eigenen Belegschaft in Entscheidungen und Tätigkeiten einfließen zu lassen. Direktes Feedback bietet die Möglichkeit, auf Rückmeldungen gezielt einzugehen und Maßnahmen ableiten zu können. Bei den beschriebenen Dialogformaten werden die Teilnahme und Akzeptanz der Mitarbeiter:innen für die Evaluierung der Zusammenarbeit beobachtet. ESRs S1-2.27.e

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Über das in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ bei „Compliance“ dargestellte Hinweisgeber:innensystem sowie die angeführten Ansprechpartner:innen haben die Mitarbeiter:innen jederzeit die Möglichkeit, Bedenken zu äußern. Auf diese Weise können mögliche negative Auswirkungen zeitnah erkannt und vermieden bzw. behoben werden. Die Maßnahmen zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen sind ebenfalls in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ dargestellt. ESRs S1-1.20.a, b; ESRs S1-3.32.a, b, c, d, e, 33

Die angeführten Kanäle werden vom Unternehmen selbst zur Verfügung gestellt. Nähere Informationen zu Kanälen und dahinterliegende Verfahren sind über das Intranet zugänglich. Darüber hinaus steigern Initiativen die Bekanntheit und das Vertrauen in die Kanäle. Sowohl das vertrauliche Meldewesen als auch die Gleichbehandlungsstellen (Gleichbehandlungsbeauftragte) sind über Online-Portale und individuelle Kontaktmöglichkeiten gewährleistet. Die entsprechenden inhaltlichen Verantwortungen sind im ÖBB Konzern klar geregelt und werden bei Vorfällen den Verantwortlichen zugewiesen. ESRs S1-3.32.b, d, 33

Mitarbeiter:innenbefragung

Auch über die beschriebene Mitarbeiter:innenbefragung können Mitarbeiter:innen ihre Bedenken äußern. Die Befragung wird von einem externen Partner durchgeführt und bewertet und in 14 Sprachen angeboten.

Die anonymisierten Ergebnisse werden den Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen vorgestellt, anschließend im ÖBB Intranet veröffentlicht und den jeweiligen Führungskräften der Abteilungen übermittelt. Dies hat zur Folge, dass je Abteilung individuelle Maßnahmen gesetzt werden können, um eine direkte Verbesserung zu bewirken. Eine Evaluierung der Maßnahmen findet in den jeweiligen Abteilungen selbstständig statt. Zentral erfolgt eine Bewertung zur Verbesserung erst mit der nächsten Mitarbeiter:innenbefragung. ESRs S1-2.27.b; ESRs S1-4.38, 39

Vertrauliches Meldewesen

Im Rahmen des strategischen ÖBB Konzernsicherheitsprogramms bietet das vertrauliche Meldewesen eine Plattform für Mitarbeiter:innen und Führungskräfte, die sie dabei unterstützt, präventiv Unfälle zu vermeiden, Beinaheunfälle und unsichere Zustände aufzuzeigen und in weiterer Folge die Sicherheit zu erhöhen. Damit kann – falls erforderlich – auch ohne Konfrontation mit den Beteiligten auf den Verbesserungsbedarf einer Situation hingewiesen werden. Die Meldung erfolgt über elektronische Plattformen an sogenannte Lösungskoordinator:innen, die die Meldung vertraulich behandeln und einer Lösung zuführen. Eingegeben werden können eine Beschreibung, Fotos, Ortsangaben, Datum / Uhrzeit der Beobachtung sowie Vorschläge zu Lösungsmaßnahmen.

Gleichbehandlungsbeauftragte nach Region

Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten sind vertrauliche Ansprechpersonen in allen Belangen, die mit Diskriminierung in Verbindung stehen. Die Ansprechpersonen sind für alle Mitarbeiter:innen im Intranet angeführt. Neben den persönlichen Ansprechpersonen geben Leitfäden für Führungskräfte sowie Booklets für Lehrlinge entsprechende Hilfestellungen. Durch entsprechende E-Learnings sowie durch standardisierte Onboarding Prozesse werden die Mitarbeiter:innen über die verfügbaren Kanäle informiert und entsprechend geschult. Hinweise zu Vorfällen werden an die fachlich verantwortlichen Personen innerhalb des Konzerns weitergeleitet.

Im Falle von Anliegen im Bereich der Diskriminierung erfolgt nach Kontaktaufnahme über die beschriebenen Kanäle die Aufnahme des Sachverhalts, eine rechtliche Information sowie die Prüfung, ob eine Diskriminierung gemäß Gleichbehandlungsgesetz vorliegt. Bei positiver Prüfung erfolgt die Bearbeitung des Falls sowie die Abstimmung mit der betroffenen Person, um Möglichkeiten zur Intervention zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten. ESRs S1-3.32.c, e

Ergreifung von Maßnahmen und Zielen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens dargestellt.

Ziel ESRS 2.MDR-T.80	Zieljahr	Zielniveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahr- wert	Status 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ⁸⁾
Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex aus der Mitarbeiter:innenbefragung ¹⁾ ⁷⁾	2030	≥ 70	Punkte	2023	75	- ¹⁾	S1-K-1	S1-A-8
Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) ²⁾ um 2 Prozent pro Jahr	2030	16	Punkte	2019	20	17,2	S1-K-2	S1-A-9 S1-A-10 S1-F-2
Erhöhung des Frauenanteils ³⁾	2030	> 20	Prozent	2021	14,2	17,1	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-11
Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von ≥ 50 %) ⁴⁾ ⁷⁾	2026	4	Prozent	2023	2,7	2,8	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-14
Time to Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) ⁵⁾ ⁷⁾	2030	60	Arbeits- tage	2020	56,5	47,0	S1-K-1	S1-F-1
Fluktuation im Konzern ⁶⁾	2030	< 10	Prozent	2023	7,5	6,5	S1-K-1	S1-F-3
Früh-Fluktuation ⁶⁾ ⁷⁾	2030	< 15	Prozent	2021	18,8	17,5	S1-K-1	S1-F-3

¹⁾ Arbeitsfähigkeitsindex (Beurteilung der Arbeitsfähigkeit im Unternehmen): Die Kennzahl errechnet sich aus der Bewertung der Mitarbeiter:innen. Eine 6-stufige Bewertungsskala wird mittels Punktesystem in einen Index umgerechnet. Die Kennzahl wird alle 2 Jahre im Rahmen der Mitarbeiter:innen-Befragung erhoben.

²⁾ Berechnung Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle >3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert). Baseline für Zielniveau wurde aus Durchschnittswert der Jahre 2010-2019 berechnet.

³⁾ Frauenanteil: Die Kennzahl errechnet sich durch die Anzahl aller weiblichen Mitarbeiter:innen geteilt durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen.

⁴⁾ Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung: Zur Berechnung der Kennzahl wird der „Disability-Zähler“ herangezogen und durch die Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen dividiert. Der Disability-Zähler ergibt sich analog zur gesetzlichen Behindertenausgleichstaxe.

⁵⁾ Time-to-Hire: Die Kennzahl errechnet sich für Fach- und Querschnittsfunktionen wie folgt: durchschnittlicher Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen.

⁶⁾ Fluktuation im Konzern: Die Berechnung erfolgt durch Division der kündbaren Mitarbeiter:innen (sonstigen Abgänge, die aufgrund einer Kündigung, wegen Entlassung oder Tod ausscheiden) durch den durchschnittlichen Personalstand kündbarer Mitarbeiter:innen. Ausgenommen sind: Lehrlinge, Mitarbeiter:innen in Befristung, Saisonlenker:innen / Saisonarbeitskräfte, Ferialarbeitnehmer:innen / -praktikant:innen, geringfügig Beschäftigte und Trainees, exkl. Pensionierungen, Ruhestandsversetzung. Zur Berechnung der Frühfluktuation erfolgt eine Einschränkung der Dienstzugehörigkeit unter 2 Jahren.

⁷⁾ Unternehmensspezifische Kennzahl Inland.

⁸⁾ Zu den wesentlichen Auswirkungen, finanziellen Chancen und Risiken: S1-A-1 bis S1-A-7, S1-A-12, S1-A-13, S1-A-15, wurden im Berichtsjahr keine quantitativen konzernalen Steuerungskennzahlen festgelegt. Für diese Auswirkung sind Konzepte, wie weiter oben im Kapitel „Arbeitnehmer:innen im Unternehmen“ beschrieben, vorhanden. Konkrete Zielkennzahlen sind auf einer niedrigen Steuerungsebene angesiedelt.

Methodik zur Zielfindung: Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Das erfolgt durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt. Die Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns werden über die alle zwei Jahre stattfindende Mitarbeiter:innenbefragung eingebunden. ESRS S1-5.46.MDR-T.80.f, h; ESRS S1-5.47.b, c

Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen finanziellen Mittel für die in weiterer Folge angeführten Maßnahmen aufgewendet. ESRS S1-4.43

Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen

Der ÖBB Konzern setzt Maßnahmen und Ziele basierend auf seinen wesentlichen Auswirkungen, finanziellen Risiken und Chancen. Die in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Risiken und Chancen wurden mit den bereits bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement abgestimmt. Dies gewährleistet eine konsistente und umfassende Analyse. Die folgenden definierten Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen gelten, sofern nicht anders angeführt, für die Arbeitskräfte des Unternehmens des ÖBB Konzerns. Die Ausrollung ist je nach Betriebsvereinbarung und Zustimmung der jeweiligen Teilkonzerngesellschaft möglich. ESRS S1-4.40.a, 41, AR 47

Im Zuge der Festlegung der Ziele wurden Interessen der Mitarbeiter:innen durch unterschiedliche Prozesse und Verfahren (z. B. Mitarbeiter:innenbefragung) weitestmöglich berücksichtigt. Die Ziele und deren Verwirklichung werden kontinuierlich überwacht. Bei Abweichungen von den Zielwerten werden im Bedarfsfall Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen. Die zuständigen Bereiche nutzen die gewonnenen Erkenntnisse, um kontinuierliche Verbesserungen zu erzielen und die Zielerreichung sicherzustellen. Durch die weiter oben beschriebenen Kommunikationskanäle werden die relevanten Sichtweisen von Arbeitnehmer:innen und Belegschaftsvertretung berücksichtigt. ESRS S1-5.47 a, b, c

Bei wesentlichen Auswirkungen wird ein klar geregelter Prozess eingeleitet. Zuerst erfolgt eine Analyse des Sachverhalts unter Berücksichtigung der beteiligten Personen. Je nach Auswirkung werden eine Einigung angestrebt sowie Verbesserungsmaßnahmen definiert. Für die wesentlichen Auswirkungen (S1-A-10, S1-A-11) wurden im Berichtsjahr die unten angeführten Maßnahmen umgesetzt. ESRS S1-4.38.b, 39

Arbeitsbedingungen

Im folgenden Abschnitt werden die Ziele und Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Arbeitsbedingungen“ dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen zu den Themen „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben“ und „Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik“ wirken auch auf die Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit“.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben: Mit der Entwicklung der Teilbereichsstrategie Vereinbarkeit wurde die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben verankert. Die demografische Entwicklung verschärft die Situation auf dem Arbeitsmarkt. Eine familienfreundliche Unternehmenskultur muss Rahmenbedingungen schaffen, um einen Ausgleich zwischen Unternehmens- und Mitarbeiter:innenanforderungen zu gewährleisten.

Mit den bestehenden Angeboten leisten die ÖBB einen wichtigen Beitrag, um ein bestmögliches Gleichgewicht zwischen Beruf und privater Lebenssituation zu schaffen. Dabei gehen wir mit unserem breiten Produktportfolio auf unterschiedliche Lebensphasen ein.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M1	Die Maßnahmen zum sozialen Dialog werden im Abschnitt „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens“ abgebildet.	In Umsetzung
M2	RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat: Interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um Auszeiten- und Karenzmanagement	In Umsetzung
M3	Digitale Plattformen: Digitale Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung, die bei der Vereinbarkeit von Beruf und Pflege eines nahen Angehörigen unterstützt. Das Angebot wird laufend erweitert.	In Umsetzung
M4	Kinderbetreuungsangebote: Erweiterung Kinderbetreuungsangebote regulär und für die Sommerferienbetreuung an allen 11 Standorten im Inland. Zudem erfolgte der roll-out einer digitalen Kinderbetreuungsplattform für alle ÖBB Mitarbeiter:innen.	In Umsetzung
M5	Flexible Arbeitszeitmodelle: Die ÖBB gestalten attraktive und zeitgemäße Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen ihrer nationalen und internationalen Mitarbeiter:innen, wie z. B. Betriebsvereinbarungen zur Regelung der gleitenden Arbeitszeit, Telearbeit und Sabbaticals sowie die Ausrollung des Flexi Fridays für ausgewählte Konzerntöchter sowie der ÖBB-Holding AG.	In Umsetzung
M6	Umfassendes Angebot an Corporate-Benefits. Attraktive Angebote aus dem Bereich Service und Soziales (z. B. ÖBB Wohnungsservice, BahnBistro etc.) tragen zur Mitarbeiterbindung und Zufriedenheit bei.	In Umsetzung

M 2, 3, 4, 5: IRO: S1-A-7 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6

M 1: IRO: S1-F-1, S1-F-3 | Konzept S1-K-1

M 6: IRO: S1-A-5, S1-A-6 | Konzept: S1-K-5

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ESRS 2.MDR-A.68.c, e

Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik: Zur Sicherstellung der genderneutralen Gehalts- und Entgeltpolitik, wurde im Jahr 2024 eine IST-Analyse als Vorbereitung auf die EU-Entgelttransparenzrichtlinie durchgeführt. Ziel für die kommenden Jahre ist die Schaffung einer Grundlage, um die Anforderungen der EU-Entgelttransparenzrichtlinie als Basis für eine genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik zu erfüllen. Dies wird notwendig, da die regulatorischen Entwicklungen eine Anpassung der bisherigen Gehaltssystematik in Richtung erhöhter Transparenz und nachweislicher Diskriminierungsfreiheit erfordern. Wobei der Fokus der EU-Entgelttransparenz-Richtlinie einen vermehrten Blick auf „gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit“ setzt.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M7	Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik	In Umsetzung
	Durch die laufende Weiterentwicklung von Funktionsbeschreibungen, Gehaltsbandbreiten sowie Karrierelandkarten wird eine transparente, wettbewerbsfähige Vergütung gewährleistet. Basis der Gehaltsbandbreiten sind jährliche Marktbenchmarks und Gehaltsstudien, die eine konzernweite marktkonforme Entgeltpolitik sicherstellen.	
IRO: S1-A-2, S1-A-3, S1-A-4 Konzept: S1-K-1, S1-K-4		

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ESRs 2.MDR-A.68.c, e

Gesundheit

Im Rahmen der Teilbereichsstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit“ wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket definiert. Die Schwerpunkte der Maßnahmen gliedern sich in die Bereiche Arbeitsfähigkeit erhalten, fördern, wiederherstellen sowie in die strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements. Neben präventiven Maßnahmen zur Gesundheitsförderung kommen auch spezifische Maßnahmen zum Thema „Schichtarbeit“ zur Umsetzung.

Ziel:	Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex bis 2030 ≥ 70	Status ¹⁾
Zielumfang:²⁾	Die Kennzahl gilt für die Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns in Österreich	
Methodik zur Zielfindung³⁾	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und wird in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl:	Die Erhebung der Kennzahl „Arbeitsfähigkeitsindex“ erfolgt im Rahmen der Mitarbeiter:innenbefragung, welche konzernweit alle zwei Jahre durch ein externes Institut durchgeführt wird. Die Dimension Arbeitsfähigkeit besteht aus 5 Facetten: „Gesundheit / Lebensqualität“, „Führung“, „Zusammenarbeit“, „Sinnfindung / Selbstwert“ sowie „Arbeitsbewältigung“ mit gesamt 43 Fragen. Die Antworten auf die Fragen werden summiert und -um die Vergleichbarkeit über die Zeit und zwischen den Organisationseinheiten herstellen zu können – auf die Werte 0-100 statistisch normiert. Der Ablauf der Mitarbeiter:innenbefragung ist im Abschnitt „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens“ beschrieben.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen:⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahmen zu Gesundheit		
Arbeitsfähigkeit erhalten		
M8	Gesundheitsförderliche Führung stärken Verpflichtende Schulungen zu „Gesundes Führen und Suchtprävention“ für alle Führungskräfte und Teamkoordinator:innen des Unternehmens. 2024 wurde mit der Konzeptionierung der Weiterentwicklung des lebensphasengerechten Führens gestartet.	In Umsetzung
M9	Gesunde Arbeitsplätze fördern Unterstützung von Führungskräften bei der gesundheitsförderlichen Arbeitsplatzgestaltung zur Minimierung von Langzeitrissen im Rahmen von Einzelberatungen und entsprechender Maßnahmenableitung wird angeboten.	In Umsetzung
Arbeitsfähigkeit fördern		
M10	Früherkennung und Intervention optimieren Förderung der individuellen Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen. Dies erfolgt etwa im Rahmen der Umsetzung des niederschweligen, ÖBB-spezifischen Präventionsprogramms „Gesundheit auf Schiene“ sowie des spezifischen Präventionsangebots 5-Risiken Check. Ziel ist jeweils die nachhaltige Verbesserung des Lebensstils mit Fokus auf den Anforderungen aus dem jeweiligen Arbeitsalltag. Besonders die zielgruppenspezifische Niederschwelligkeit der Maßnahmen steht dabei im Fokus.	In Umsetzung
M11	Spezifische Angebote zum Thema „Schicht- und Nachtarbeit“ Spezifische Angebote zum Thema Schicht- und Nachtarbeit sowie unregelmäßiger Dienst, wie beispielsweise „fit im unregelmäßigen Dienst“, „Ernährung im unregelmäßigen Dienst“, „Psychisch gesund im unregelmäßigen Dienst“ werden angeboten.	In Umsetzung
Arbeitsfähigkeit wiederherstellen		
M12	Lösungen bei eingeschränkter Arbeitsfähigkeit umsetzen und berufliche Reintegration optimieren Begleitung und Unterstützung bei der betrieblichen Wiedereingliederung von erkrankten oder verunfallten Mitarbeiter:innen und der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit.	In Umsetzung
Integration des Gesundheitsmanagements		
M13	Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements (multifunktionelles Team aus Arbeitsmediziner:innen sowie Expert:innen aus den Fachdisziplinen Psychologie, Case Management, Gesundheitsförderung, Organisationentwicklung und Data Science)	In Umsetzung
M14	Maßnahmen der strukturellen Verankerung Durch die Zusammenarbeit und aktive Ansprache des Multiplikator:innennetzwerkes werden die Themen des Gesundheitsmanagement in bestehenden Strukturen verankert. Ergänzend wird die Zusammenarbeit mit dem Arbeitnehmer:innenschutz, insbesondere Gesundheitsschutz, forciert.	In Umsetzung
M15	Altersgerechte Arbeitszeitmodelle Die altersgerechten Arbeitszeitmodelle („Arbeit und Alter“ / gesetzliche Altersteilzeit) ermöglichen es älteren Mitarbeiter:innen durch schrittweise Reduktion der Arbeitszeit, gesund und leistungsfähig bis zur Pensionierung im Erwerbsleben zu verbleiben.	In Umsetzung
IRO: S1-A-8 Konzept: S1-K-1		

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ziel:	Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 % pro Jahr	Status ¹⁾
Anwendungsbereich: Geografisch wird die Kennzahl in Österreich erhoben		
Zielfumfang: ²⁾	Als Grundlage für den Erhalt des ohnehin schon hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern und im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung wurde – ausgehend von einem Referenzwert – ab 2024 ein Verbesserungsgebot mit einer Grundanspannung von 2 % pro Jahr eingeführt.	Geplant
Methodik zur Zielfindung: ³⁾	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im Jahr 2023 im ÖBB Sicherheitsrat vereinbart. Basis der Zielwertberechnung ist der Durchschnitt 2010 bis 2019 der jeweiligen Konzerngesellschaft aus dem Konzernsicherheitsbericht 2020/2021. Bei geringen Fallzahlen wird eine zweckmäßige Baseline von 10 herangezogen.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl:	Arbeitsunfälle ≥ 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert). Die Baseline für Zielniveau wurde aus Durchschnittswert der Jahre 2010 bis 2019 berechnet.	
Wesentliche Änderungen: ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahmen:	Die Ableitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Reduktion der Arbeitsunfälle erfolgt unter Berücksichtigung der Handlungsfelder und Verletzungsmuster (verletzungsbewirkender Vorgang) sowie der identifizierten Verletzungsbereiche.	
Arbeitssicherheit		
M16	Sicherheitsbewusstsein stärken, Aufmerksamkeit fördern, Regelkonformität prüfen – Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen (Sicherheitstage / -stunde / -gespräche, E-Learning, Beispiele von Arbeitsunfällen als Unterweisungsinhalte aufgenommen (§ 14-Unterweisung), Durchführung von Safety-Walks auf Baustellen, Sicherheitskampagnen, Unterstützung durch Expert:innen der Arbeitspsychologie, Risikoworkshops) – Schulungen (E-Learning, Deeskalationsstrainings /Verwendung von Bodycams, verhaltensorientierte Schulungen für den Umgang mit herausfordernden Situationen / Kund:innen) – Mentor:innen- / Pat:innensystem (erfahrene Mitarbeiter:innen unterstützen neue Mitarbeiter:innen bei der Verbindung von Theorie und Praxis) – Maßnahmenverfolgung und Verwaltung von Arbeitnehmer:innenschutz(ANS)-Dokumenten (Implementierung der gesamten ANS-Dokumentation auf einer eigens entwickelten Sharepoint-Plattform) – Persönliche Schutzausrüstung für Mitarbeiter:innen	In Umsetzung
M17	Erfassung von Beinaheunfällen – Erhöhung der Meldebereitschaft von Beinaheunfällen und unsicheren Handlungen bzw. Verbesserung des Meldezugangs und Benutzerfreundlichkeit zur Erhöhung der Meldemoral – Schwerpunktinitiativen in Regionalleiter:innenmeetings und Teamleiter:innentagungen	
IRO: S1-A-9, S1-A-10, S1-F-3 Konzept: S1-K-2		

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit“ dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen und Ziele werden durch die im Unterthema Arbeitsbedingungen angeführten Themen „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben“ und „Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik“ ergänzt.

Ziel:	Bis 2026 wird der Anteil der Mitarbeiterinnen konzernweit auf mindestens 17 % erhöht. Langfristiges Ziel ist es, bis 2030 über 20 % zu liegen.	Status ¹⁾
Zielumfang:²⁾	ÖBB Konzern In- und Ausland Die Zielerreichung wird unter anderem durch den Frauen-Karriere-Index und der Diversity Charta begleitet.	
Methodik zur Zielfindung:³⁾	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Das erfolgt durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the Art Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	In Umsetzung
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl:	Die Kennzahl errechnet sich durch die Anzahl aller weiblichen Mitarbeiter:innen dividiert durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen.	
Wesentliche Änderungen:⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahmen:	Der Frauen-Karriere-Index (FKI) bildet die Basis für Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung von Frauen im Konzern. Der Index bildet Kennzahlen ab, die alle zwei Jahre erhoben werden und ermöglicht so interne und externe Benchmarkvergleiche sowie die evidenzbasierte Ableitung und Umsetzung von Förderungsmaßnahmen für Frauen. Erhebung, Maßnahmenableitung und Umsetzungsmonitoring erfolgen entlang eines ÖBB Prozess-Standards. Ergänzend erfolgt alle vier Jahre eine Tiefenexploration bei einer Stichprobe an Mitarbeiterinnen. In Einzelinterviews werden Bedarfe und Wirkungstiefe qualitativ evaluiert.	
M18 Frauen-Karriere-Index (FKI)	Die Einführung des FKI in alle Teilgesellschaften des ÖBB Konzerns gibt der nachhaltigen, gesellschaftsspezifischen sowie konzernweiten Förderung von Frauen einen nachvollziehbaren Rahmen. Nach der Erstindexierung 2021 wurden 52 Maßnahmen abgeleitet und bei der Folge-Indexierung 2023 einer Wirkungskontrolle unterzogen. Im externen Benchmark konnte sich der ÖBB Konzern von 77 Punkten (unter Durchschnitt) auf 80 Punkte (über Durchschnitt) verbessern. Besonders wirkungsvoll griffen die Maßnahmen in der ÖBB-Produktion GmbH, die sich von 70 auf 80 Punkte verbesserte. Bei der Folge-Indexierung wurden weitere 10 Maßnahmen identifiziert. Der aktuelle Umsetzungsstand der FKI Maßnahmen wird im Diversity Bericht dargestellt. Die nächste Indexierung erfolgt 2025. Im Fokus stehen folgende Maßnahmen: – Führung und Vereinbarkeit wird als schwierig wahrgenommen. Die Vereinbarkeitsangebote werden daher erweitert, Männer zur Familienarbeit ermuntert und neue Sharing Modelle (z.B. Top Jobsharing, Eltern-Jobsharing, duale Führung) im Konzern etabliert. – Die Analyse der Indexierung 2023 zeigt Abrisskanten im Bereich Frauen und Führung. Erfolgreiche Fördermaßnahmen wie das Cross Mentoring Programm sollen erweitert werden und Frauen bei der Laufbahnentwicklung insbesondere in technischen Unternehmensbereichen bei der Laufbahnentwicklung unterstützt werden.	In Umsetzung
M19 WiR – Woman in Rail	Das Woman in Rail Agreement ist eine Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der europäischen Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen (CER) sowie der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), das zum Ziel hat, mehr Frauen für den Bahnsektor zu gewinnen und ihnen mehr Schutz und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zu gewährleisten.	In Umsetzung
M20 Programme im Rahmen der Gleichbehandlungspolicy	Umsetzung der Gleichbehandlungspolicy und den darin verankerten Vorgaben, wie z. B. Programme zur Förderung von Frauen (Ausschreibung von Funktionen, Auswahlkriterien, frauenspezifische Programme).	In Umsetzung

IRO: S1-A-11 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j.

Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Das oberste Ziel im ÖBB Konzern ist es, das Vertrauen der betroffenen Personen in die Meldekanäle auf einem hohen Niveau zu halten. Zeitgleich sollen die tatsächlich als Diskriminierung eingestuft und untersuchten Fälle so gering wie möglich – im Idealfall bei null – gehalten werden.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M21	Regionale Gleichbehandlungsbeauftragte: Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten sind vertrauliche Ansprechpersonen für Kolleg:innen, die sich diskriminiert fühlen. Bei komplexeren Fällen werden die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten vom Gleichbehandlungsgremium unterstützt. Mit den Maßnahmen rund um die Gleichbehandlung kann der Konzern daher schnell eingreifen und Diskriminierungen begrenzen: Die RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat ist eine interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um Auszeiten- und Karenzmanagement	In Umsetzung
M22	Wir schauen Hin (Kampagne): „Wir schauen hin!“ Mit dieser Kampagne soll Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sichtbar gemacht werden. Neben der Sensibilisierung ist auch die Wissensvermittlung entscheidend. Führungskräfte und Mitarbeiter:innen erhalten online und in Präsenztrainings diverse Informationsmaterialien. Im Rahmen der Kampagne wird auf die internen Ansprechpartner:innen hingewiesen – allen voran die Führungskräfte. Mitarbeiter:innen haben aber auch die Möglichkeit, sich von den regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten beraten und begleiten zu lassen; diese handeln weisungsfrei und sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.	In Umsetzung
M23	Weiterbildung und Trainings, Informationsmaterialien: Training „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“, Online-Training „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten“, Workshops für Jugendvertrauenspersonen, E-Learning „Respektvolles Miteinander“, Leitfaden „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“ für Führungskräfte, Betroffene und auch deren Kolleg:innen sowie weitere Informationsmaterialien	In Umsetzung
IRO: S1-A-15 Konzept: S1-K-1, S1-K-6		In Umsetzung

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen Konzern-intern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

Vielfalt, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung

Durch das Lösungscenter „Inclusion und Diversity“ werden einzelne Maßnahmen aus dem Aktionsplan Inklusion konzernweit zur Verfügung gestellt. Darunter fallen unter anderem Reportings, Prozesserstellung der inklusiven Standortbegehungen, Kooperationen zur Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit Behinderungen, Sensibilisierungsmaßnahmen, Vernetzungsinitiativen oder Qualifizierungsmaßnahmen. Zudem steht das Lösungscenter „Inclusion und Diversity“ für Beratungen von Führungskräften und Mitarbeiter:innen rund um die Themen „Behinderungen“, „Inklusion“ und „Barrierefreiheit“ zur Verfügung.

Ziel:	Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von $\geq 50\%$)	Status¹⁾
Zielumfang:²⁾	Anwendungsbereich: ÖBB Konzern Inland Bis 2026 wird die gesetzlich vorgeschriebene Quote von 4 % an Mitarbeiter:innen mit einem Behinderungsgrad von $\geq 50\%$ in jeder Teilgesellschaft mit ≥ 25 Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns Inland erfüllt. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem konzernweiten Diversity-Bericht dem Top Management der Konzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Zur internationalen Verfolgung der gesetzten Ziele stehen spezifische Programme zur Verfügung, diese unterliegen dem Monitoring der jeweiligen Teilkonzerngesellschaften und werden regelmäßig an das Lösungscenter Inclusion und Diversity reported.	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung:³⁾	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks sowie gesetzlichen Anforderungen bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Zur Berechnung der Kennzahl wird der „Disability-Zähler“ herangezogen und durch die Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen dividiert. Der Disability-Zähler ergibt sich analog zur gesetzlichen Behindertenausgleichstaxe.	
Wesentliche Änderungen:⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahmen		
M24 Kooperationen	Kooperationen mit Unternehmen und Jobplattformen für Menschen mit Behinderung (z. B. NEBA Betriebsservice) stellen eine Unterstützung bei der Neueinstellung von Menschen mit Behinderung dar. Netzwerkaktivitäten für Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen sollen sicherstellen, dass Menschen mit Behinderungen einen sicheren Raum für Fragen und Anliegen haben und der Austausch und Wissenstransfer gefördert wird.	In Umsetzung
IRO: S1-A-14 Konzept: S1-K-1, S1-K-6		

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j.

Maßnahmen		
M25 Kampagnen, Aktionstage und Veranstaltungen	Kampagne „Du bist unser Potenzial“: Menschen mit Behinderungen werden tagtäglich mit Barrieren konfrontiert – dazu gehören auch Barrieren in unseren Köpfen. Mit der internen Wissens-, Qualifikations- und Kommunikationskampagne „Du bist unser Potenzial“ verfolgen die ÖBB das Ziel, das Thema „Behinderungen“ sichtbar zu machen und zu enttabuisieren. Darüber hinaus werden regelmäßig Aktionstage und Veranstaltungen zur Sensibilisierung von Reisenden, Mitarbeiter:innen und Führungskräften durchgeführt.	In Umsetzung
M26 Inklusive Standortbegehungen	Pilotierung der inklusiven Standortbegehungen und Ableitung von Erkenntnissen und Maßnahmen.	In Umsetzung
M27 Qualifizierungsstandards und -angebote	Fortlaufende Entwicklung von Bildungsangeboten sowie Tools zur Schaffung eines inklusiven und respektvollen Arbeitsumfeldes (Informationsleitfäden oder Vernetzungsinitiativen) sowie Beratung der Teilkonzerngesellschaften hinsichtlich der Befähigung von Führungskräften, Mitarbeiter:innen und relevanten Zielgruppen (z.B. Mitarbeiter:innen mit Kund:innenkontakt, Lehrlinge, Recruiter:innen, Kommunikation, Fachausbildungen,...)	In Umsetzung
IRO: S1-A-14 Konzept: S1-K-1, S1-K-6		

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j.

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Die konzernübergreifenden Aus- und Weiterbildungsangebote werden in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert, die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen verantwortet die ÖBB-Infrastruktur AG. In der Personalentwicklung liegt der Fokus auf einer zielgerichteten Kompetenzentwicklung der Mitarbeiter:innen und Führungskräfte. Dabei wird auf zielgruppenspezifische und bedarfsgerechte Weiterbildungsangebote geachtet, die die Möglichkeit bieten, das erworbene Wissen im Arbeitsalltag umzusetzen. Im Sinne der fortlaufenden Digitalisierung des Bildungsbereichs und der Förderung des selbstgesteuerten Lernens setzen die ÖBB verstärkt auf digitale und hybride Lernformate und den Einsatz von künstlicher Intelligenz. Im Fokus der Schulungen stehen die gezielte Kompetenzerweiterung und die Erhaltung der Employability aller Mitarbeiter:innen. Mit der Weiterentwicklung der IT-Systemlandschaft wird verstärkt auf den Aspekt „weg vom Learning Management, hin zur Learning Experience“ Wert gelegt.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M28	Lernangebote ÖBB Bildung: Die ÖBB-Bildung (Bildungskatalog) bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus rd. 318 (Vj: 269) Kursen (davon 153 Kurstitel im digitalen Angebot, Vj: 138). Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder zugeschnitten und verfolgen einen starken Praxisbezug. Das Team ÖBB-Bildung (Bildungskatalog) konnten 2024 im Inland insgesamt 8.863 Teilnehmer:innen unterstützen. ÖBB Akademie: Die ÖBB Akademie bietet umfassende, strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für definierte Zielgruppen. Die Palette erstreckt sich von Angeboten für Newcomer bis hin zur Managementebene. 2.195 (Vj: 1.425) Teilnehmer:innen nutzten 2024 das Angebot, davon 1.379 (Vj: 827) Teilnehmer und 816 (Vj: 598) Teilnehmerinnen. 2024 wurden insgesamt 36 (Vj: 31) Lehrgänge sowie 46 (Vj: 15) Trainings bzw. Workshops durchgeführt – für Führungskräfte, Teamkoordinator:innen, Arbeitsgruppenleiter:innen, Expert:innen, Spezialist:innen und weitere Mitarbeiter:innen. Das entspricht einem Angebot von rd. 35.331 (Vj: 28.870) Teilnehmer:innenstunden.	In Umsetzung
M29	Digitale Lernangebote und moderne Lernformen Durch die Implementierung von technischen Innovationen gestalten die ÖBB Lerninhalte noch interaktiver und praxisnaher. So stehen 2024 135 neue E-Learnings, -Trainings und Lern-Apps zur Verfügung. Technische Schulungen werden dort, wo es sinnvoll ist, in elektronischen Formaten umgesetzt. Außerdem wurde im Jahr 2024 ein Pilotprojekt zu digitalem Coaching durchgeführt, es wurden Lern-Apps und XR (Extended Reality) eingesetzt und kontinuierlich weiterentwickelt sowie künstliche Intelligenz im Bereich des digitalen Lernens zunehmend integriert.	In Umsetzung
M30	Leadership-Navigator-Führungskräfte-Entwicklung Der Leadership-Navigator unterstützt Führungskräfte mit maßgeschneiderten Entwicklungsangeboten und -programmen bei der individuellen und fachlichen Kompetenzentwicklung.	In Umsetzung
M31	Performance / Kompetenzmanagement Performance Goals: Ziel in diesem Bereich ist es, bestehende Prozesse und Instrumente des Performance Managements zu optimieren (z. B. Mitarbeiter:innengespräch) und mit Elementen eines modernen Performance Managements zu ergänzen. Dabei sollen auch die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Zielgruppen berücksichtigt werden. Talentmanagement: Die Systematik zur Talente-Identifikation ist integraler Bestandteil des Gesamtprozess Talentmanagement und eng mit dem Prozess des Nachfolgemanagements verschränkt. Dabei soll ein konzernweiter Prozess und entsprechende Instrumente zur Identifikation von internen Talenten zur Verfügung stehen. Im Rahmen des Programms „TRAINees4mobility“ erfolgt jährlich die zielgerichtete Sicherung von Nachwuchs-Spezialist:innen. Kompetenzmodell: Das bestehende ÖBB Unternehmens- und Führungskompetenzmodell soll in den künftigen Talentmanagement Prozessen Anwendung finden. Dabei wird eine Systematik für Zielberufslandkarten für zukunfts-kritische Funktionen geschaffen, die Rückschlüsse auf Berufsbilder, Ausbildung und Recruiting zulässt.	In Umsetzung
M32	STAFFER (Skill Training Alliance For the Future European Rail System) STAFFER stärkt den Eisenbahnsektor durch innovative Ausbildungslösungen und fördert grenzüberschreitende Kooperationen. In Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen, Gewerkschaften und Bildungsinstitutionen werden europaweite Mobilitätsprogramme und arbeitsbasierte Praktika angeboten. Die ÖBB sind Projektpartner und arbeiten aktuell an Best Practices für den Spracherwerb.	In Umsetzung

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M33 DAK 26	Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein wichtiger Schritt zur Digitalisierung und Prozessoptimierung im Schienengüterverkehr. Gemeinsam mit Partnern wie DB AG und SBB Cargo und der Bahnindustrie arbeiten die ÖBB an der flächendeckenden Einführung der DAK in Europa, die bis 2032 abgeschlossen sein soll. Die Personalentwicklung der ÖBB erarbeitet hierfür Kompetenzprofile und Qualifizierungsmaßnahmen. Durch die DAK entstehen neue Berufsbilder und eine erhöhte Nachfrage nach Mitarbeiter:innen im Bahnsystem.	In Umsetzung
M34 Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung	Der Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein bundesweites Kompetenzzentrum für eisenbahnspezifische Bildung. 139.091 Teilnehmer:innentage wurden 2024 von ÖBB Mitarbeiter:innen und Teilnehmer:innen außerhalb der ÖBB in Anspruch genommen. Dabei sind rund 150 hauptberufliche und zahlreiche nebenberufliche Lehrkräfte für mehr als 300 verschiedene Aus- und Weiterbildungen im Einsatz. Das Portfolio umfasst dabei betriebliche Ausbildungen (z.B. Fahrdienstleitung, Vershub), traktionstechnische Ausbildungen (z.B. Triebfahrzeugführer:innen, Wagendienst), technische Ausbildungen (z.B. Elektrotechnik, Fahrwerk, Sicherheitstechnik) sowie Schulungen zur Sicherheit im Gleisbereich.	In Umsetzung
IRO: S1-A-12, S1-A-13 S1-F-3 Konzept: S1-K-1, S1-K-7		

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ERS 2. MDR-A.68.c, e.

Lehrlingsausbildung im ÖBB Konzern

Das Portfolio an Lehrberufen der ÖBB deckt die berufliche Vielfalt des ÖBB Konzerns ab und wächst mit den Anforderungen immer weiter. Insgesamt werden 26 technische und kaufmännische Ausbildungsrichtungen angeboten. Dazu gehören Lehrberufe im Bahnreise- und Mobilitätsservice, in der Kraftfahrzeugtechnik und zum Speditionskauffrau / Speditionskaufmann genauso wie „grüne“ Lehrberufe im Bereich Elektrotechnik (Energietechnik und Kälteanlagentechnik) oder Digital-Lehrberufe wie z.B. Applikationsentwicklung-Coding. Im Lehrjahr 2025 bieten die ÖBB erstmalig den Lehrberuf Immobilienkauffrau / Immobilienkaufmann an, der Lehrberuf „Eisenbahninfrastrukturnachhaltigkeits-service“ befindet sich in Planung.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen) ¹⁾	Status ²⁾
M35 Lehre mit Matura:	Bei den ÖBB wird „Lehre und Matura“ aktiv gefördert. Somit erhalten Lehrlingen eine Möglichkeit zur Weiterqualifizierung, die aktuell von 176 Jugendlichen genutzt wird. Die Förderung von sozialen Kompetenzen hat ebenfalls einen hohen Stellenwert.	In Umsetzung
M36 Frauen und Mädchen in die Technik:	Die Lehrlingsausbildung engagiert sich dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch bekannter und attraktiver zu gestalten, etwa durch bundesweite „Girls-Day“ Veranstaltungen. Damit konnte 2024 einen Frauenanteil von rd. 22 % bei den Neuaufnahmen von Lehrlingen erreicht werden.	In Umsetzung
M37 Förderung von Talenten und digitalen Skills:	Im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien wurde eine durch Lehrlinge und Ausbilder:innen gestaltete Virtual Reality Ausbildung umgesetzt. Sie ermöglicht Schulungen zur Bahntechnik an einem virtuellen Wiener Hauptbahnhof. 2025 soll ein virtueller „Weichengarten“ folgen, der es den Lehrlingen ermöglicht, bereits in der Lehrwerkstätte auf die Praxis im Weichenantrieb vorbereitet zu werden. Die Teilnahme an Bundes- und Landeshackatons fördert die Talente und Fähigkeiten der Lehrlinge in einem kreativen und wettbewerbsorientierten Umfeld. 2024 holten die technischen Lehrlinge bei den Landes- und Bundeshackatons den Landessieg für Wien, Niederösterreich, Tirol sowie Kärnten.	In Umsetzung
M38 Modernisierung durch neue Technologien:	Die jungen Fachkräfte der ÖBB werden vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt und arbeiten bereits mit Augmented Reality z. B. im Bereich der additiven Fertigung. Dies ermöglicht virtuelle Darstellungen von komplexen technischen Bauteilen wie Elektromotoren. Die ersten Lehrlingsgruppen produzieren aktuell einen eigenen 3D-Drucker.	In Umsetzung

IRO: S1-A-13 | Konzept: S1-K-1, S1-K-8

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

²⁾ ERS 2. MDR-A.68.c, e

Maßnahmen im Umgang mit wesentlichen Chancen und Risiken

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden finanzielle Chancen und Risiken in Verbindung mit der eigenen Belegschaft ermittelt. Diese betreffen einerseits die Arbeitssicherheit, welche im Abschnitt „Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen“ bereits behandelt wurde und andererseits die Themen Fachkräftemangel und hohe Fluktuation. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, zeigt der ÖBB Konzern verstärkte Präsenz auf dem Arbeitsmarkt und setzt Maßnahmen, um Mitarbeiter:innen langfristig von ihrer Arbeit im Konzern zu begeistern. Dabei unterstützend wirkt eine optimierte Candidate- und Employee Experience, welche bereits im Rahmen des Recruitingprozesses garantiert wird. Die ÖBB greifen dafür auf State-of-the-Art Recruitingmethoden und -tools in Zusammenarbeit mit externen Stakeholder:innen zurück, verfolgen eine zielgruppenorientierte Ansprache im In- und Ausland und nutzen vielfältige Employer-Branding-Maßnahmen, um die ÖBB bestmöglich auf dem Arbeitsmarkt zu positionieren.

Ziel:	Time-2-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) – Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen auf gleichem Niveau halten	Status ¹⁾
Zielumfang:²⁾	ÖBB Konzern Inland	
Methodik zur Zielfindung:³⁾	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	In Umsetzung
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl:	Die Kennzahl errechnet sich für Fach- und Querschnittsfunktionen wie folgt: durchschnittlicher Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen.	
Wesentliche Änderungen:⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr	
Maßnahmen:	M 39-42	In Umsetzung

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Status ¹⁾
M39 Employer-Branding-Strategie Always on:	Die 2023 erstmalig gestartete Kampagne „Always on“ wurde auch 2024 erfolgreich weitergeführt. Die Präsenz als Arbeitgeber erfolgt dabei nicht nur im Rahmen von Werbekampagnen, sondern auch durch Sichtbarkeit an möglichen Kund:innen-Touchpoints (z. B. Karrieremessen, Veranstaltungen, Events unterschiedlicher Größenordnung, Schulkooperationen, Kooperationen mit dem Arbeitsmarktservice und weiteren Bildungseinrichtungen sowie diverse Hochschulk Kooperationen). Um auf dem Markt nachhaltig erfolgreich zu sein, wurde auch die Karrierewebsite für eine bestmögliche Auffindbarkeit inhaltlich suchmaschinenoptimiert. Im Onlineformat der Always-on-Kampagne wird die Ansprache an das Suchverhalten von potentiellen Bewerber:innen angepasst. Durch das digitale Format konnten je nach Bedarfsplanung während des Jahres Anpassungen in der Ausspielungsfrequenz vorgenommen und die gewünschten Zielgruppen (inkl. Lehrlinge) konkret erreicht werden. So konnte 2024 mithilfe der Onlinekampagne eine durchschnittliche Steigerung der Bewerbungen in den ausgespielten Berufsgruppen von rd. 53 % erzielt werden (verglichen mit demselben Zeitraum des Vorjahres). Im Jahr 2024 wurden im ÖBB Konzern Inland insgesamt 124.666 Bewerbungen (Vj: 81.763) bearbeitet, der Anteil der weiblichen Bewerbungen betrug 28 % (Vj: 28 %), der Anteil der männlichen Bewerbungen betrug 69 % (Vj: 70 %)	In Umsetzung
M40 Job Shop:	Der ÖBB Job Shop bietet Bewerber:innen die Möglichkeit, sich unkompliziert, ohne Anmeldung und analog bei Recruiter:innen über die Karrieremöglichkeiten im ÖBB Konzern zu informieren. Aktuelle Jobprofile geben einen Überblick über die vielfältigen Tätigkeitsbereiche und Berufsbilder. Durch den niederschweligen Zugang haben bisher 2.000 Besucher:innen direkt mit Recruiting-Expert:innen der ÖBB Kontakt aufgenommen. Bisher haben sich 1.320 Besucher:innen aus dem Job Shop bei den ÖBB beworben.	In Umsetzung
M41 Internationales HR Recruiting:	Aufgrund des starken Generationenwandels und dem daraus folgenden hohen Bedarf an neuen Mitarbeiter:innen, erfolgt die Suche nach Potenzialen in speziellen Berufsbildern insbesondere auch auf dem internationalen Arbeitsmarkt. Gezielter Kooperationsaufbau mit Organisationen im In- und Ausland ermöglichen es, Stellen international zu besetzen. 2024 wurden erstmalig Stellenanzeigen in englischer Sprache platziert. Internationale Personaldienstleister werden aktuell geprüft und evaluiert, um bei einer eventuellen internationalen Suche nach neuen Expert:innen zeitnah unterstützen zu können.	In Umsetzung
M42 Image Kampagne „WAS MACHST DU?“	Die bereits 2023 gestartete Image-Kampagne „UND WAS FÄHRST DU?“, welche das neue Selbstverständnis für klimafreundliche Mobilität in den Mittelpunkt rückt, wurde im Hinblick auf die Arbeitnehmer:innen weiterentwickelt. Mit der Frage „UND WAS MACHST DU?“ dient die Kampagne der Ansprache neuer Mitarbeiter:innen.	In Umsetzung

IRO: S1-F-1, S1-F-3 | Konzept: S1-K-1, S1-K-3

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j.

Sonstiges Risiko Frühfluktuation

Da eine erhöhte Frühfluktuation zu erhöhtem Personalaufwand führen kann, etabliert die ÖBB Schwerpunktmaßnahmen, um diese zu reduzieren. Unter dem Motto „Bewerben-Bekommen-Behalten“ werden Mitarbeiter:innen über den gesamten Employee-Lifecycle entsprechend begleitet. Wesentliche, bereits umgesetzte Eckpfeiler sind dabei ein standardisierter Onboarding-Prozess sowie ein effektives konzernweites Onboarding-Programm. Definierte Initiativen werden flächendeckend ausgerollt und durch eine wertorientierte Unternehmenskultur sowie dem damit verbundenen konzernweiten Führungskräfteentwicklungstool (Leadership Navigator) unterstützt. „Bewerben-Bekommen-Behalten“ ist ein wesentlicher Teil der Schwerpunkte 2024 sowie der kommenden Jahre und ebenfalls Teil der Team-Ziel-Dialoge 2024.

Ziel:	Reduktion der (Früh-)Fluktuation* Das Ziel bis 2030 ist, dass die Fluktuation < 10 % und die Frühfluktuation ≤ 15 % bleiben.	Status ¹⁾
Zielumfang: ²⁾	ÖBB Konzern Inland	
Methodik zur Zielfindung: ³⁾	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the Art Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl:	Die Berechnung erfolgt durch Division der kündbaren Mitarbeiter:innen (sonstige Abgänge, die aufgrund einer Kündigung, wegen Entlassung oder Tod ausscheiden) durch den durchschnittlichen Personalstand kündbarer Mitarbeiter:innen. Ausgenommen sind: Lehrlinge, Mitarbeiter:innen in Behaltefrist, Saisonlenker:innen / Saisonarbeitskräfte, Ferialarbeitsnehmer:innen / -praktikant:innen, geringfügig Beschäftigte und Trainees, exkl. Pensionierungen, Ruhestandsversetzung. Zur Berechnung der Frühfluktuation erfolgt eine Einschränkung der Dienstzugehörigkeit unter 2 Jahren.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen: ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr	
Maßnahmen:	M 43-46	In Umsetzung
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Status ¹⁾
M43	Umsetzung des Maßnahmenpakets Bewerben-Bekommen-Behalten: Im Fokus stehen dabei Maßnahmen entlang des gesamten Employee-Life-Cycle, wie zum Beispiel die Bereitstellung entsprechender Entwicklungsprogramme, Führungskräfteentwicklungstools sowie Maßnahmen im Performance- und Kompetenzmanagement.	In Umsetzung
M44	Employer Branding: Der ÖBB Konzern steigert die Effizienz der Zusammenarbeit mit Stakeholder:innen mithilfe eines Employer Branding Dashboards, um die Zielgruppenansprache zu optimieren. Weiters setzt der Konzern auf die Weiterentwicklung einer innovativen IT-Recruiting-Tool-Landschaft und auf das automatisierte Sourcing- und Employer-Branding als intelligente Tool-Lösung.	In Umsetzung
M45	Mitarbeiter:innen werben Mitarbeiter:innen: Das „Jobanbahner:innen Programm“ wird mit Fokus auf betriebskritische Funktionen ausgebaut. Bislang wurden mehr als die Hälfte (rd. 52 %) aller empfohlenen Mitarbeiter:innen bislang eingestellt, das entspricht 650 Besetzungen von 1.252 Bewerbungen (Stand 30.09.2024).	In Umsetzung
M46	Strukturiertes Pre- und Onboarding: Die Implementierung von konzernweiten Onboarding Prozessen, Onboarding-Days, Buddy-Systemen und Einarbeitungs- und Ausbildungsplänen unterstützt neue Mitarbeiter:innen dabei, gut im Konzern anzukommen. Durch kontinuierliche Begleitung der Führungskräfte im Recruitingprozess wird ein konzernweiter Transformationsprozess begünstigt und der Generations- und Kulturwandel aktiv mitgestaltet.	In Umsetzung
IRO: S1-F-1, S1-F-3 Konzept: S1-K-1, S1-K-3		

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j.

Kennzahlen und Ziele

Zahl der Arbeitnehmer:innen nach geografischen Gebieten

Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns in Köpfe nach Land und Geschlecht¹⁾
 Stichtag 31.12 ESRS 2.SBM-1.40.a; ESRS S1-6.50.a

	Frau	2024 Mann	divers	Gesamt
Österreich	6.668	35.061	0	41.729
Bosnien-Herzegowina	15	54	0	69
Bulgarien	21	103	0	124
Deutschland	325	1.018	0	1.343
Italien	66	304	0	370
Kroatien	20	145	0	165
Polen	14	23	0	37
Rumänien	218	36	0	254
Russland	17	3	0	20
Slowakei ¹⁾	4	56	0	60
Slowenien	15	111	0	126
Tschechien	160	568	0	728
Türkei	7	18	0	25
Ungarn	735	1.699	0	2.434
Gesamt	8.285	39.199	0	47.484²⁾

¹⁾ Übersicht enthält TS-MAV Gepeszet Hungaria und Technical Services - Slovakia diese Gesellschaften berichten die nachfolgenden Kennzahlen gemäß ESRS nicht.

²⁾ Diese Zahlen der Mitarbeiter:innen in Köpfen und FTE finden sich in den Erläuterungen des Lageberichts im Geschäftsbericht. ESRS S1-6.50.f.

Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens

Mitarbeiter:innen in Köpfen nach
 Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.
 ESRS S1-6.50.b, c, d

	Frau	2024 Mann	divers	Frau	2023 Mann	divers
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns^{1) 2)}		47.462			45.030	
Angestellte	5.393	11.505	0	4.880	10.539	0
Arbeiter:innen	1.747	14.844	0	1.434	12.851	0
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	551	11.458	0	593	12.882	0
Lehrlinge	388	1.576	0	349	1.502	0
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns nach Geschlecht	8.079	39.383	0	7.256	37.774	0
davon befristete Beschäftigte ³⁾	162	599	0	237	675	0
davon unbefristete Beschäftigte ⁴⁾	7.917	38.784	0	7.019	37.099	0
Abrufkräfte⁵⁾	54	27	0	46	18	0
Gesamtzahl der Abgänge in Köpfen Fluktuationsrate in Prozent⁶⁾		4.609 9,71 %			4.352 9,66 %	

¹⁾ ÖBB Konzern gesamt (In- und Ausland) exkl. 'TS-MAV Gepeszet Hungaria und Technical Services – Slovakia.

²⁾ Summe der befristeten und unbefristeten Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns inkl. Lehrlinge.

³⁾ Als befristete Arbeitsverträge werden vorübergehend Beschäftigte (exkl. Lehrlinge) ausgewertet.

⁴⁾ Bei den unbefristeten Arbeitsverträgen sind die Lehrlinge inkludiert. Hinweis: Lehrlinge haben einen Ausbildungsvertrag.

⁵⁾ Abrufkräfte gelten im ÖBB Konzern als „fallweise Beschäftigte“.

⁶⁾ Die Rate der Austritte wurde auf Basis der Daten zum Stichtag 31.12 für den ÖBB Konzern (In- und Ausland) wie folgt berechnet: Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB Konzern verlassen haben, dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter:innen * 100. Mitarbeiter:innen die den ÖBB Konzern verlassen haben beinhalten: sonstige Abgänge (Arbeitnehmer:innen / Arbeitgeber:innen Kündigung, Entlassung, Tod etc.), Pensionierungen und Ruhestandsversetzungen ESRS S1-6.50.d.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Der Prozentsatz der Angestellten im In- und Ausland, die unter unterschiedliche Tarifverträge fallen, liegt bei 70,25 % (Vj: 67 %) und bezieht alle vollkonsolidierten Gesellschaften im In- und Ausland mit ein (exkl. TS-MAV Gepeszet Hungaria und Technical Services – Slovakia). Dieser Prozentsatz ist überwiegend erklärbar durch die historische dienstrechtliche Situation. S1-6.60.a, b

Abdeckungsquote	Arbeitnehmer:innen EWR ¹⁾	Arbeitnehmer:innen Nicht EWR ²⁾	Sozialer Dialog EWR ³⁾
0–19 %	Italien, Rumänien, Slowenien		Kroatien, Slowenien
20–39 %			
40–59 %	Tschechien		
60–79 %	Kroatien, Österreich		
80–100 %	Deutschland, Ungarn, Slowakei	Bosnien-Herzegowina	Deutschland, Tschechien, Ungarn, Italien, Österreich, Rumänien, Slowakei

¹⁾ ESRs S1-8.60.b ²⁾ ESRs S1-8.60.c ³⁾ ESRs S1-8.63.a.

Hinweis: die Abdeckungsquote wird nur für Gesellschaften > 50 Mitarbeiter:innen angegeben.

Im ÖBB Konzern verfügen neun Gesellschaften über eine Vereinbarung mit dem Europäischen Betriebsrat (EBR). Zusätzlich dazu wird in der oben angeführten Tabelle auch der Prozentsatz der Beschäftigten im europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angegeben, die über eine Arbeitnehmer:innenvertretung verfügen. ESRs S1-6.63.b

Diversitätskennzahlen

Diversitätskennzahlen ÖBB Konzern

Stichtag 31.12.

ESRS S1-9.66.a, b

	Frau	2024 Mann	divers	Frau	2023 Mann	divers
Oberste Führungsebene in Köpfen in Prozent ¹⁾	187 21,5	684 78,5	0 0,0	147 19,1	621 80,9	0 0,0
Mitarbeiter:innen in Köpfe		47.462			45.030	
davon unter 30 Jahre alt		9.703			8.714	
davon 30 bis 50 Jahre alt		20.303			17.691	
davon über 50 Jahre alt		17.456			18.625	

¹⁾ Oberste Führungsebene = 1 oder 2 -Ebenen unter Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen (Verwaltungsorgan) und Aufsichtsratsgremium (Aufsichtsorganen).

Frauenquote in Prozent für die Gesellschaften im Sustainable Finance Framework¹⁾

	2024	2023	Ziel 2026
ÖBB-Personenverkehr AG	36,5	34,3	38,9
Rail Cargo Austria AG	37,1	36,6	40,5
Österreichische Postbus AG	10,6	10,5	14,4
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	8,6	7,9	10,2
ÖBB-Produktion GmbH	5,8	5,6	7,2
Rail Equipment GmbH & Co KG	31,3	30,2	34,4

¹⁾ Unternehmensspezifische Angabe nach ESRs 2.SBM-3.48.h.

Angemessene Entlohnung

Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung der Mitarbeiter:innen im ÖBB Konzern wurden die in den vorherigen Abschnitten angeführten Konzepte und Maßnahmen herangezogen, zudem legen nationale Gesetzgebungen die Anforderungen an eine angemessene Entlohnung im Einklang mit den geltenden Referenzwerten fest. ESRs S1-10.67

Im Ausland erfolgt eine systematische Überprüfung auf Basis der geltenden Referenzwerte zum Mindestlohn. Beim zugrunde liegenden Prozess wird eruiert, ob das Entgelt dem Mindestlohn entspricht. Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen, die die geltenden Referenzwerte gemäß Tarifverträge zum Stichtag 31.12 unterschreiten beträgt 1,9 % in Deutschland und 2,6 % in Slowenien. Eine Unterschreitung ist explizit auf Basis des Ausbildungsverhältnisses erlaubt. ESRs S1-10.70

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

In den operativ tätigen ÖBB Gesellschaften wird eine Zertifizierung nach ISO 45001 (Arbeitsschutzmanagementsystem) durchgeführt. Von diesem Managementsystem sind rd. 80 % der Mitarbeiter:innen im ÖBB Konzern abgedeckt. Es gibt kein konzernweit zertifiziertes Managementsystem für Arbeitnehmer:innenschutz. Zur Sensibilisierung und Vermeidung von Arbeitsunfällen wurden zielgerichtet Maßnahmen ergriffen und Ziele in Form des ASX gesetzt, welche im Abschnitt „Gesundheit“ näher beschrieben werden. Die ÖBB informieren externe Dienstleister:innen und Fremdfirmen über relevante Gefahren im Betrieb und führt gemäß Arbeitnehmer:innenschutzgesetz die erforderlichen Unterweisungen durch (§14 ASchG). ESRs S1-14.88.a

Gesundheitsschutz und Sicherheit ESRS S1-14.88.b, c, d, e

	2024	2023
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen ¹⁾	0	1
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ^{1) 2)}	1.035	895
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ^{1) 2)}	14,1	13,1
Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfolgen infolge von Arbeitsunfällen in Bezug auf die ÖBB Mitarbeiter:innen	24.916	- ³⁾
Arbeitsunfallrate pro 1.000 Mitarbeiter:innen (ASX) ⁴⁾	17,2	17,1
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen „anderer Arbeitskräfte“ die an den Standorten des Unternehmens tätig waren.	1	3

¹⁾ Die Kennzahlen für das Berichtsjahr 2024 und 2023 gelten für In- und Ausland und beinhalten ÖBB Mitarbeiter:innen sowie Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind.

²⁾ Lost Time Injury Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen bezogen auf eine Million Anwesenheitsstunden. Die Veränderung der Quote resultiert aus der Aufnahme neuer Gesellschaften im Jahr 2024. Da diese Gesellschaften höhere Werte aufwiesen, hat sich die Gesamtquote entsprechend erhöht.

³⁾ Im Jahr 2023 wurden diesbezüglich noch keine Daten ausgewertet.

⁴⁾ Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle > 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert).

Eine Angabe der Zahl der Fälle meldepflichtiger arbeitsbedingter Erkrankungen ist aufgrund der geltenden gesetzlichen Einschränkung zur Erhebung dieser Daten nicht möglich (siehe ASVG_B KUVG). Die Meldepflichten beziehen sich auf Arbeitsunfälle und (festgestellte) Berufskrankheiten, die in einem ursächlichen Zusammenhang mit der ausgeübten Tätigkeit stehen. Darüber hinaus hat der Dienstgeber grundsätzlich keine Informationen über die Art der Erkrankung der Mitarbeiter:innen bzw. auch kein Recht auf Diagnoseauskunft. Deshalb kann der ÖBB Konzern diesbezüglichen keine Daten angeben. Im Jahr 2024 wurde jedoch erstmals die Anzahl der Berufskrankheiten erhoben. Dabei wurden für 2024 sieben Fälle (Vj: 3) von durch Lärm verursachter Schwerhörigkeit und ein Fall von Adenokarzinome der Nasenhaupt- und Nasennebenhöhlen verursacht durch Staub von Hartholz gemeldet. ESRs S1-14.88.b, d

Arbeitssicherheitsindex¹⁾ (ASX) als unternehmensspezifische Kennzahl für Gesellschaften im Sustainable Finance Framework (SFF)

	2024	2023	Ziel 2030 ²⁾
ÖBB-Personenverkehr AG	23,3	27,4	17,7
Rail Cargo Austria AG	1,2	3,8	14,5
Österreichische Postbus AG	15,1	11,2	14,5
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	29,8	23,4	22,5
ÖBB-Produktion GmbH	23,7	30,8	27,5
Rail Equipment GmbH & Co KG	0	0	14,5

¹⁾ 1000-Personen-Quote: Arbeitsunfallrate in Arbeitsunfällen von ÖBB Mitarbeiter:innen und Mitarbeiter:innen, die über Leasingverträge angestellt sind. mit mind. drei Ausfalltagen gem. ASVG pro 1.000 Mitarbeiter:innen.

²⁾ Bei den angegebenen Zielwerten für 2030 handelt es sich um jene Zielsetzungen, welche für den Sustainable Finance Framework im Jahr 2023 festgelegt wurden.

Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Im ÖBB Konzern sind die Grundgehälter in beiden Geschlechterkategorien mit 4,6 % annähernd gleich. Der Unterschied von 6,0 % für 2024 ÖBB Konzern Inland ergibt sich aufgrund von Zulagen, welche beispielsweise im Bereich Vershub, Triebfahrzeugführer, Handwerker verortbar sind. Der Gender-Pay-Gap sinkt im Wesentlichen aufgrund der Veränderungen in der Demographie des ÖBB Konzerns, vor allem im Inland. Im Jahr 2024 sind von insgesamt 3.812 Abgängen 1.430 männliche Mitarbeiter mit Definitivstellung, die durchschnittlich um rund 2.000 EUR mehr Nebenbezüge als Angestellte und Arbeiter:innen beziehen (altes Dienstrecht). Die Nachbesetzungen bei den ÖBB sind im Hinblick auf das Geschlechterverhältnis deutlich ausgewogener als bei den Mitarbeiter:innen, die das Unternehmen verlassen (Austritte 2024 exkl. Lehrlinge: 3.110 Männer | 590 Frauen; externe Aufnahmen 3.436 Männer | 1.088 Frauen). Dadurch verringert sich der Gender-Pay-Gap. Die geringere Steigerung der Bruttostundenverdienste im Vergleich zur KV-Valorisierung lässt sich durch die Veränderung der Pflichtstundenleistung aufgrund der vermehrten Arbeitstage 2024 erklären (2023: 247 Arbeitstage; 2024: 251 Arbeitstage). Zusätzlich schlägt auch hier der Generationeneffekt durch, da gerade die Nebenbezüge proportional wesentlich geringer wachsen, die bei Mitarbeiter:innen ohne Definitivstellungen aufgrund der Vertragsgestaltung geringer sind. ESRS S1-16.97.a

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung im ÖBB Konzern aller Arbeitnehmer:innen beträgt 2024 11,3 (VJ: 11,3). ESRS S1-16.97.b

Vergütungskennzahlen ESRS S1-16.97.a, b	2024		2023	
	ÖBB Konzern	ÖBB Konzern (Inland)	ÖBB Konzern	ÖBB Konzern (Inland)
Männlich in Euro pro Stunde	28,4	31,0	27,1	31,0
Weiblich in Euro pro Stunde	27,1	29,2	25,9	28,5
Geschlechterspezifisches Verdienstgefälle (Gender-Pay-Gap) in Prozent	4,6 ¹⁾	6,0 ¹⁾	5,3 ¹⁾	8,1 ¹⁾
Verhältnis Vergütung bestverdienende Person zum Median aller Beschäftigten	11,3	12,1	11,3	13,9

¹⁾ Durch die Definition der Pflichtleistung variiert ihre Höhe in jedem Kalenderjahr, da z.B. ein Feiertag auf einen Wochentag fallen kann oder ein Schaltjahr zu leistende Arbeitstage erhöhen oder senken kann. 2023: 247 Arbeitstage; 2024: 251 Arbeitstage. Dieser Umstand und der Generationeneffekt, der sich bemerkbar macht, sorgen dafür, dass die Bruttostundenverdienste nicht direkt in derselben Höhe steigen wie, die KV-Valorisierungen.

Der Gender-Pay-Gap ÖBB Konzern (In- und Ausland) wird wie folgt berechnet: Die Grundbezüge der Mitarbeiter:innen werden durch die Pflichtleistungen dividiert. Die Pflichtleistung (Arbeitsstunden) für ein Jahr ist die Summe der Arbeitsstunden, die im Jahr unabhängig von Urlaubsanspruch / Krankenstand zu leisten sind. Anschließend wird der durchschnittliche Bruttostundenverdienst weiblicher Beschäftigter von jenem der männlichen Beschäftigten subtrahiert und durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst männlicher Beschäftigten dividiert und mit 100 multipliziert, um den Prozentsatz des Gender-Pay-Gap zu erhalten. Hinweis: bei der Kennzahl für das In- und Ausland ergibt sich eine Differenz von 0,8 %, da die Auslandsdaten pro Monat mit einem Wochenteiler berechnet wurden. ESRS S1-16.97.c, AR 99

Der Gender-Pay-Gap ÖBB Konzern (Inland) wird wie folgt berechnet: Die Grundbezüge werden mit den Nebenbezügen gemäß Einkommensbericht (Überstundenzahlungen, Zulagen, Sachbezüge, etc.) der Mitarbeiter:innen summiert und durch die Summe der Pflichtleistungen und Mehr- / Minderleistungen dividiert. Die Pflichtleistung (Arbeitsstunden) für ein Jahr ist die Summe der Arbeitsstunden, die im Jahr unabhängig von Urlaubsanspruch / Krankenstand zu leisten sind. Anschließend wird der durchschnittliche Bruttostundenverdienst weiblicher Beschäftigter von jenem der männlichen Beschäftigten subtrahiert und durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst männlicher Beschäftigten dividiert und mit 100 multipliziert, um den Prozentsatz des Gender-Pay-Gap zu erhalten. ESRS S1-16.97.c, AR 99, AR 101

Die Medianberechnung ÖBB Konzern (In- und Ausland) wird wie folgt berechnet: Konsolidierung der Einkommensberichte Inland (Summe von Grundgehalt) sowie der Einkommensberichte Ausland (nur Grundgehalt – aktuell liegt für das Ausland keine detailliertere Datenlage vor). Im Nachgang wird der Median der konsolidierten Einkommensberichte für In- und Ausland mit dem Entgelt der meistverdienenden Person im Konzern (CEO) ins Verhältnis gesetzt. Das Entgelt der meistverdienenden Person ergibt sich aus dem Corporate Governance Bericht für das jeweilige Geschäftsjahr. ESRS S1-16.97.c, AR 99, AR 101

Die Medianberechnung ÖBB Konzern (Inland) wird wie folgt berechnet: Konsolidierung der Einkommensberichte Inland (Summe von Grundgehalt und den definierten Nebenbezügen). Im Nachgang wird der Median der konsolidierten Einkommensberichte für Inland mit dem Entgelt der meistverdienenden Person im Konzern (CEO) ins Verhältnis gesetzt. Das Entgelt der meistverdienenden Person ergibt sich aus dem Corporate Governance Bericht für das jeweilige Geschäftsjahr. ESRS S1-16.97.c, AR 99, AR 101

Die Grundbezüge der Mitarbeiter:innen im Ausland wurden mittels der Kaufkraftparität auf die Bezahlung eines österreichischen Lohnniveaus angeglichen. Dabei wurden folgende Quellen herangezogen: OECD⁴⁰, Eurostat⁴¹, OENB⁴²

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Die Gesamtanzahl der Fälle zu Diskriminierung, einschließlich Belästigung, die von den Gleichbehandlungsbeauftragten bearbeitet werden, betrug zum Stichtag 31.12.2024 für den ÖBB Konzern (In- und Ausland) 72. Die Gesamtanzahl der Beschwerden, die über die unterschiedlichsten Kanäle (z.B. Gleichbehandlungsbeauftragte, Whistleblower:innen-Plattform, psychologische Helpline etc.) erfolgen, kann auf Basis der diversen Beschwerdekanaäle nicht erfasst werden. Im Berichtszeitraum ist es zu keinen wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit beschriebenen arbeitsbezogenen Vorfällen und Beschwerden gekommen. ESRS S1-17.103.a, b, c

Im Berichtszeitraum gab es keine schwerwiegenden Vorfälle und keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen innerhalb der eigenen Belegschaft hinsichtlich Menschenrechte. Weiterführende Informationen zum Umgang des ÖBB Konzerns zum Thema „Menschenrechte“ finden sich in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ bei „Soziale Mindestschutzstandards“. ESRS S1-17.104.a, b

S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, ist der ÖBB Konzern nicht nur auf das Know-how, die Motivation und das Engagement seiner eigenen Mitarbeiter:innen angewiesen, sondern auch auf die Arbeitskräfte entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Hohe Standards in der Zusammenarbeit sind dabei entscheidend, um gute Ergebnisse zu erzielen und die Qualität des Angebots des Konzerns zu sichern. Die ÖBB sind sich ihrer Hebelwirkung bewusst und setzen gezielt Konzepte und Maßnahmen ein, um diese weiter zu verstärken.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessensträger

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wird in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“ dargestellt. ESRS S2.SBM-2

Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die ÖBB berücksichtigen bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten soziale Grundsätze und ökologische Kriterien. Diese fließen individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile ein. Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und können in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse zeigt auf, welche Auswirkungen, Risiken und Chancen die Tätigkeiten des ÖBB Konzerns auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette tatsächlich haben oder potenziell haben könnten. Im Verlauf des weiteren Kapitels fassen Konzepte, Maßnahmen und Ziele zusammen, wie der ÖBB Konzern auf diese reagiert, um negative Effekte zu vermindern und positive zu verstärken. Die untenstehenden Ausführungen gelten für ÖBB Standorte in ganz Österreich.

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

⁴⁰ <https://data.oecd.org/price/price-level-indices.htm>.

⁴¹ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_ppp_ind/default/table?lang=de.

⁴² <https://www.oenb.at/isawebstat/stabfrage/createReport?lang=DE&report=2.14.5>.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S2-A-1	Lücken in den rechtlichen Vorgaben bzw. der Umsetzung der rechtlichen Vorgabe, können zu unethischem Verhalten, beispielsweise der Ausbeutung von Arbeitskräften in der Lieferkette des ÖBB Konzerns führen. (potenziell)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette
S2-A-2	Geringe Transparenz im Hinblick auf den konkreten Fragenkatalog von externen Nachhaltigkeitsbeurteilungen sowie die gegebenen Antworten der Lieferant führen zu unzureichender Nachvollziehbarkeit und dadurch zu weniger wirkungsvollen Maßnahmen, die der ÖBB Konzern in der Lieferkette umsetzen kann.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette
S2-A-3	Durch einheitliche soziale Standards mit hohen Anforderungen an die gesamte Wertschöpfungskette erhöht sich der Standard der Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette
S2-F-1	Ab 2028 durch die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) könnten Verstöße gegen die Sorgfaltspflichten in der Wertschöpfungskette zu hohen Kosten (Haftung, Schadenersatz) führen (potenziell).	Risiko	Mittelfristig	
S2-F-2	Durch die Feststellung eines unethischen Verhaltens (z. B. Verstoß gegen die Menschenrechte) in der Lieferkette kann es zu Lieferengpässen und einem Imageschaden für den ÖBB Konzern kommen. (potenziell)	Risiko	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erwarten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRs 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRs gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRs 2.SBM-3.48.g.

³⁾ ESRs 2.SBM-3.48.c.

Unter die Angaben nach ESRs S2 fallen alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, die wahrscheinlich von wesentlichen Auswirkungen des Unternehmens betroffen sein können, insbesondere Arbeitskräfte der vorgelagerten und teilweise der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Folgende Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sind potenziell oder tatsächlich von den genannten wesentlichen Auswirkungen des Unternehmens im Zusammenhang mit seinen eigenen Geschäftstätigkeiten und seiner Wertschöpfungskette betroffen.

Art der Arbeitskräfte ¹⁾	Wesentliche Auswirkung
Arbeitskräfte, die am Standort des Unternehmens arbeiten, aber nicht zur eigenen Belegschaft gehören	S2-A-1, S2-A-3
Arbeitskräfte, die für das Unternehmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig sind	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3
Arbeitskräfte, die für das Unternehmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind	S2-A-1, S2-A-3
Arbeitskräfte, die im Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens oder einer Zweckgesellschaft mit Beteiligung des berichtserstattenden Unternehmens tätig sind	S2-A-1
Arbeitskräfte (aus den genannten oder sonstigen Kategorien), die aufgrund ihrer inhärenten Merkmale oder besonderer Umstände besonders anfällig für negative Auswirkungen sind, wie Mitglieder einer Gewerkschaft, Wanderarbeitnehmende, Heimarbeitskräfte, Frauen oder junge Arbeitskräfte	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3

¹⁾ ESRs S2.SBM-3.11.a.

Die ÖBB stellen hohe Anforderungen sowohl an die Arbeitsbedingungen im eigenen Unternehmen als auch in der gesamten Wertschöpfungskette und setzen dahingehend vielfältige Maßnahmen. Das soll zur Schaffung und Aufrechterhaltung attraktiver und sicherer Arbeitsstellen beitragen. Grundlage für die Zusammenarbeit mit Lieferanten bilden die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie der Supplier Code of Conduct (Verhaltenskodex für Lieferanten), die wichtigen sozialen und ökologischen Anforderungen in der Zusammenarbeit mit den ÖBB festhalten. Strategisch bedeutsame Lieferanten werden weiter zur Durchführung einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert. Die Lieferanten der ÖBB erreichen hierbei Bewertungen, die deutlich über dem Durchschnittswert der Branche liegen. Zusätzlich halten Qualitätskriterien, soziale und ökologische Ausschreibungskriterien sowie weitere Vertragsbestandteile Nachhaltigkeitsanforderungen fest. Nicht zuletzt legt der ÖBB Einkauf, wo es möglich ist, Wert auf den Abschluss langfristiger Verträge, um Planbarkeit für Lieferant sowie die Versorgungssicherheit zu fördern. Einen weiteren Schwerpunkt legen die ÖBB auf Maßnahmen, um Klein- und Mittelunternehmen zu unterstützen, beispielsweise indem teilweise große Ausschreibungen in kleinere Lose unterteilt werden. ESRS 2.SBM-3.11.d

Die zu Beginn des Kapitels angeführte Tabelle veranschaulicht die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich für das Unternehmen aus Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ergeben. ESRS 2.SBM-3.11.e

Um ein tieferes Verständnis dafür zu entwickeln, welche Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette potenziell von negativen Auswirkungen betroffen sein könnten, wurde diese Fragestellung in einer Stakeholder:innenbefragung integriert und mit Vertreter:innen von Arbeitskräften adressiert. Die Analyse der Rückmeldungen ist noch ausständig und wird im kommenden Berichtsjahr mithilfe von Stakeholder-Round Tables konkretisiert. Im Rahmen dieser wird unter anderem auch diskutiert, in welchem Maße Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen oder Arbeitskräfte in einem bestimmten Arbeitskontext stärker von wesentlichen Risiken betroffen sein könnten. ESRS 2.SBM-3.12, 13

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften der Wertschöpfungskette eine wichtige Rolle. Die Konzepte adressieren folgende wesentliche Chancen und Risiken: S2-A-1, S2-A-3, S2-F-1, S2-F-2

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S2-K-1	Allgemeine Geschäftsbedingungen bei Lieferant Beziehungen	Die allgemeinen Geschäftsbedingungen, welche ein Teil der Verträge zwischen Lieferant und ÖBB Konzern darstellen, enthalten bereits einige Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit wie beispielsweise die Bereitstellung von nachhaltigkeitsrelevanten Daten oder weiterführenden Informationen. Diese umfassen, je nach Vertragsgegenstand, auch Anforderungen an die Produktsicherheit, welche sowohl für die Arbeitskräfte innerhalb des Unternehmens als auch in der Wertschöpfungskette wichtig sind sowie Sozialstandards und Sozialverantwortlichkeit. Dies wird durch die Perspektive des Datenschutzes und der Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping weiter unterstützt. Der Arbeitnehmer:innenschutz wird weiters forciert durch eine verpflichtende Einhaltung der Arbeitsrechte und Schutzvorschriften sowie eine verpflichtende Einhaltung dieser auch durch potenzielle Subunternehmer:innen und Lieferant. Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, wo die AGBs als Vertragsgrundlage Anwendung finden. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit dem strategischen Konzerneinkauf der ÖBB-Holding AG, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandsbeschluss gegeben ist.³⁾ Wo es relevant ist, werden Aspekte der Inklusion, vor allem die Barrierefreiheit, eingefordert, darüber hinaus besteht keine weitere Detaillierung für spezifischen Gruppen von Arbeitskräften.

¹⁾ Die Strategien werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c; ESRS 2-1.16, 18

²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a

³⁾ ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S2-K-2	Supplier Code of Conduct	Der Supplier Code of Conduct enthält allgemeine Ausführungen zur Partnerschaft mit Lieferant und beschreibt, welche Anforderungen der ÖBB Konzern an das Geschäftsgebaren seiner Lieferanten stellt. Er gilt analog für den ÖBB Konzern und wird von diesem übernommen. Er adressiert unter anderem die folgenden Nachhaltigkeitsaspekte: – Korruption – Datenschutz und geistige Schutzrechte – Außenwirtschaftliche Beschränkungen – Menschenrechte – Diversität und Gleichbehandlung – Verbot von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Kinderarbeit und Menschenhandel – Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz – Arbeitszeit und Leistungsvergütung – Vereinigungsfreiheit (Kollektiverhandlungen) Der ÖBB Konzern sieht sich als integraler Bestandteil einer internationalen Wertschöpfungskette und erwartet von seinen Lieferanten, dass diese die Einhaltung der in diesem Verhaltenskodex angeführten Verhaltensprinzipien, auch wie im Verhaltenskodex festgelegt, an alle weiteren Akteur:innen in ihrer Lieferkette weitergeben. Der Anwendungsbereich ist die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette, aller Lieferanten des ÖBB Konzerns. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit dem strategischen Konzerneinkauf der ÖBB-Holding AG, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandsbeschluss gegeben ist.³⁾ Der Supplier Code of Conduct verlangt die Förderung der Chancengleichheit und fairen Behandlung der Mitarbeiter:innen unabhängig von Geschlecht, sexueller Orientierung, Alter, Nationalität oder kultureller sowie ethnischer Zugehörigkeit, sozialem Hintergrund oder politischer Zugehörigkeit, religiöser Überzeugung und Weltanschauung, körperlicher oder geistiger Behinderung, Familienstand oder Schwangerschaft und Mitgliedschaft in Arbeitnehmer:innenorganisationen einschließlich Gewerkschaften.
2-K-3	Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung	Die Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung hält die Grundsätze für Nachhaltigkeit im Einkauf der ÖBB fest. Sie richtet sich an die strategische Einkäufer:innen (Lead Buyer) der ÖBB und thematisiert die folgenden Aspekte: – Sicherstellung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette – Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, in die die Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns eingebunden sind. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Jurist:innen, wobei die Freigabe durch den Chief Procurement Officer erfolgt.³⁾ Es werden keine spezifischen Gruppen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette adressiert.
S2-K-4	Toolbox nachhaltige Beschaffung	Die Toolbox nachhaltige Beschaffung beinhaltet eine kontinuierlich aktualisierte Sammlung von vergaberechtlich geprüften Ausschreibungskriterien, mit denen Nachhaltigkeitsaspekte in Ausschreibungen berücksichtigt werden können. Sie beinhaltet unter anderem folgende mögliche Kriterien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette: – Soziale Nachhaltigkeitssiegel – Erhöhung der Arbeitssicherheit – Gleichberechtigung (Diversität) Der Anwendungsbereich bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, bei der immer Kriterien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Anwendung finden. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Fachexpert:innen, wobei die Verantwortung vom Chief Procurement Officer getragen wird. Die Toolbox nachhaltige Beschaffung beinhaltet Ausschreibungskriterien für Barrierefreiheit, der Beschäftigung älterer Arbeitnehmer:innen, Einsatz von Lehrlingen, Gender- und Diversity sowie soziale Verantwortung.

¹⁾ Die Strategien werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c; ESRS S2-1.16, 18

²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a

³⁾ ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

Der ÖBB Konzern nimmt seine unternehmerische Verantwortung im Zusammenhang mit den Menschenrechten an und erwartet von seinen Lieferanten dies in gleicher Weise zu tun. Der ÖBB Konzern bekennt sich zu den Menschenrechten, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und zur Einhaltung der internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Der ÖBB Konzern erwartet dieses Bekenntnis zu den Menschenrechten und zur Einhaltung dieser internationalen Leitrahmen auch von seinen Lieferanten. Die Tabelle Konzepte veranschaulicht die relevanten Konzepte, auf denen die Zusammenarbeit mit wesentlichen Lieferanten beruht. Die allgemeinen Geschäftsbedingungen enthalten zentrale Anforderungen wie Arbeitnehmersicherheit, Datenschutz, Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping sowie geregelte Arbeitszeiten und gelten auch für Sub-Unternehmen. Der Supplier Code of Conduct regelt wichtige ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und fordert außerdem das Bekenntnis zur Einhaltung der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie die Einhaltung der internationalen Arbeitsnormen der ILO. Der Kodex muss vor der Zusammenarbeit von den Lieferanten im ÖBB-eigenen Einkaufssystem ProVia akzeptiert werden und gilt auch für die Wertschöpfungskette der Lieferanten. Generell gelten diese Bestimmungen für alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, wobei einige Themenschwerpunkte im Besonderen spezifische Gruppen betreffen. Die Handlungsanleitung sowie die Toolbox nachhaltige Beschaffung adressieren in erster Linie die Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns. Die Handlungsanleitung erklärt die Rahmenbedingungen und das Vorgehen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsprinzipien im Einkauf, die Toolbox beinhaltet eine Sammlung von geprüften Nachhaltigkeitskriterien, welche in Ausschreibungen verwendet werden können. Die Themen „Moderne Sklaverei“, „Zwangsarbeit“, „Kinderarbeit“, „Menschenhandel“ sowie die Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit von Mitarbeiter:innen werden ebenfalls im Supplier Code of Conduct adressiert. ESRs S2-1.16, 17.a, 18, 19; ESRs S2-2.22.d

Darüber hinaus wird bei relevanten Lieferanten eine externe Nachhaltigkeitsbeurteilung eingefordert, welche auch die Themen „Menschenrechte“ sowie das „Management der Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ umfasst, um etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Die ÖBB nutzen außerdem ein externes Tool zur Nachhaltigkeitsbeurteilung, welche eine kontinuierliche Beobachtung der Medienberichterstattung rund um Verletzungen von Nachhaltigkeitsanforderungen beinhaltet. Onsite-Audits werden fallweise direkt von den Teilkonzernen des ÖBB Konzerns durchgeführt. Des Weiteren werden mögliche Verstöße oder Verdachtsmomente in der Wertschöpfungskette direkt bei den ÖBB gemeldet. ESRs S2-1.17.a

Die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben dabei mehrere Kontaktpunkte zur ÖBB, wie beispielsweise direkte Beziehungen zu den Einkäufer:innen, Projektmitarbeiter:innen oder Bedarfsträger:innen. Darüber hinaus werden die Arbeitnehmer:innenvertretung hinzugezogen, beispielsweise für die Analyse wesentlicher Risiken in der Wertschöpfungskette. Bei relevanten Vergaben wird die Gewerkschaft und weitere Sozialpartner:innen wie zum Beispiel Vertreter:innen für Menschen mit Behinderung zur entsprechenden Berücksichtigung von Bedürfnissen besonders vulnerabler Gruppen in die Definition und Bewertung von Leistungen miteinbezogen. ESRs S2-1.17.b; ESRs S2-2.23, 22.d

Bei potenziellen Verstößen gegen Sorgfaltspflichten durch Unternehmen in der Wertschöpfungskette richtet sich die Art der Reaktion nach der Art des Verstoßes. Die ÖBB haben in ihrem Verhaltenskodex für Lieferant umfangreiche Sorgfaltspflichten normiert. Verstöße ein Lieferant gegen diesen Verhaltenskodex beziehungsweise die allgemeinen Geschäftsbedingungen stellt dies in der Regel eine Vertragsverletzung dar, die je nach Schwere bis hin zur Vertragsbeendigung führen kann. Im Berichtsjahr hat es keine Meldungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsverstößen beim ÖBB Konzern gegeben. ESRs S2-1.17.c, 19

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Der ÖBB Konzern verfolgt verschiedene Ansätze zum Einbezug der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Die Perspektiven von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sind die Basis für die künftigen Zielsetzungen sowie die Erfolgskontrolle der ÖBB zur Förderung der Menschenrechte in der Wertschöpfungskette. Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden offizielle Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette eingebunden, welche die Grundlage für die Gewichtung der Wesentlichkeit darstellt. Sie wurden unter anderem auch nach Risiken für vulnerable Gruppen befragt. Um nähere Auskünfte zu erhalten, sind weitere Stakeholder:innen-Round Tables im kommenden Berichtsjahr geplant. Die Wesentlichkeitsanalyse wird künftig regelmäßig aktualisiert. Darüber hinaus gibt es verschiedene Plattformen aus dem Eisenbahnsektor. Darin werden sowohl Branchenvertretungen als auch direkte Unternehmensvertreter:innen teilnehmen, Erfahrungen ausgetauscht und an Vorschlägen und Empfehlungen zur Förderung der Nachhaltigkeit und der Reduktion von Risiken gearbeitet. Dieser laufende Austausch findet für beteiligte Branchenvertreter:innen je nach Initiative wöchentlich, monatlich oder quartalsweise statt. Einige der bestehenden Plattformen sind die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) sowie der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Railsponsible Initiative, die Sustainable Rail Initiative (SRI) sowie über den Bahnsektor hinaus bautechnische Initiativen, wie die österreichische Bautechnikvereinigung welche sich u. a. auch mit sozialer Nachhaltigkeit im Baugeschehen und deren Verbesserung befassen. Derzeit wird die Stakeholder:inneneinbindung dezentral nach Verantwortungsbereich organisiert. Die ÖBB werden in den kommenden Jahren an einer weiteren konzernweiten Harmonisierung sowie Klärung der Prozesse und Verantwortlichkeiten arbeiten. Eine Erfolgskontrolle wird zukünftig basierend auf den Ergebnissen der weiteren Stakeholder-Round Tables und den daraus resultierenden Erkenntnissen entwickelt. ESRs S2-2.22.a, b, c, e, 23

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Als Kommunikationskanäle für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette für Beschwerden und Bedürfnisse dienen, neben dem persönlichen Kontakt, Kanäle der Kommunikationsabteilung, welche über einen hohen öffentlichen Bekanntheitsgrad verfügen, Kanäle des direkten Bedarfsträgers und des Einkaufs, die in erster Linie bei einer bestehenden Zusammenarbeit genutzt werden sowie für einen Teil der Themen das ÖBB Whistleblower:innen-System. Durch die genannte Vielfalt der Kanäle wird eine breite Verfügbarkeit und niederschwellige Möglichkeit zur Meldung von Vorfällen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette oder durch Interessensvertretungen ermöglicht. Das ÖBB Whistleblower:innen-System verfügt über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen. Der Schutz von Einzelpersonen und deren Anonymität im Meldeverfahren wird in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ bei „Compliance“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgeber:innen“ beschrieben. Derzeit arbeitet der ÖBB Konzern an der konzernweiten Harmonisierung der Kommunikationskanäle, in dem ein Konzept zur Bekanntmachung des Kanals für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette entworfen wird. ESR5 S2-3.27.b, c, 28, 33.c

Für den Umgang mit Meldungen innerhalb des ÖBB Whistleblower:innen-Systems wird der in Kapitel E.4 „Governance Informationen“ unter „Unternehmensführung“ bei „Compliance“ beschriebene Prozess zum Einsatz gebracht. Verstöße von Lieferanten gegen den Verhaltenskodex beziehungsweise die allgemeinen Geschäftsbedingungen stellen in der Regel eine Vertragsverletzung dar, die je nach Schwere bis hin zur Vertragsbeendigung führen kann. Der ÖBB Konzern arbeitet fortlaufend an einer Weiterentwicklung der Prozesse. Im Jahr 2024 wurden keine die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betreffenden Meldungen abgegeben, weshalb keine Abhilfemaßnahmen geplant oder durchgeführt werden mussten. ESR5 S2-3.27.a, d

Ergreifen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Stakeholder:innen nach den wesentlichen Nachhaltigkeitsrisiken für die ÖBB im Bereich der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette befragt. Im nächsten Schritt sollen genauere Informationen bei Stakeholder:innen-Round Tables eingeholt werden, um die Informationsgrundlage für das weitere Vorgehen zu verbessern. Bei diesen Veranstaltungen werden tiefergehende Informationen zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gewonnen sowie zusätzliche Handlungsansätze identifiziert. Darauf aufbauend werden die entsprechenden Aktionspläne, Mittel sowie Kriterien zur Wirksamkeit dieser Maßnahmen festgelegt. Maßnahmen in schwarzer Farbe, bedeutet, dass diese wie geplant verlaufen. Zusätzliche, bereits bestehende Maßnahmen, wurden in den vorangegangenen Kapiteln erläutert. ESR5 S2-4.31, 32.a, b

Überblick über Maßnahmen für Menschenrechte in der Wertschöpfungskette ¹⁾		Status ²⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Weiterentwicklung Team nachhaltige Beschaffung	Zur Koordination von Nachhaltigkeit im Einkauf wurde im Jahr 2023 das Team nachhaltige Beschaffung ins Leben gerufen, welches Maßnahmen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette entwickelt, koordiniert und kontrolliert. Angepasst an die neuen Gesetzgebungen und die zu bewältigenden Aufgaben werden das Team und deren Kompetenz laufend weiterentwickelt.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-3 S2-F-1 S2-F-2
Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen für relevante Lieferant	Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen umfassen die Themen „Menschenrechte“ sowie „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ und zeigen etwaige Schwachstellen auf. Bei relevanten Lieferanten z. B. aufgrund der Branche, der Auftragshöhe etc. werden externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-2 S2-F-1 S2-F-2
Einsatz von sozialen Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen	Bei relevanten Ausschreibungen werden soziale Ausschreibungskriterien eingesetzt z. B. Produktzertifikate, um soziale Standards für Ausschreibungen einzufordern. Diese können in Zusammenhang mit anderen Aspekten der Branchenbewertung, Risikoeinstufungen oder Beschaffungsvolumen ausgewählt werden.	In Umsetzung	S2-A-1
Einsatz gleichwertiger Nachhaltigkeitsbeurteilungen	Zur Erhöhung der Transparenz und Qualität in Bezug auf externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen, werden unterschiedliche Anbieter auf Gleichwertigkeit geprüft und den Lieferanten zur Verfügung gestellt. Dies stellt sicher, dass für Lieferant Transparenz darüber besteht, welche Zertifikate akzeptiert werden. Der Betrachtungsrahmen entspricht den auf dem Markt verfügbaren und gängigen Zertifizierungen. Mit dieser Maßnahme werden die eigenen Praktiken im Bereich der Beschaffung und der Datennutzung verbessert und um wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung	S2-A-2
Implementierung eines IT-Systems zur Sammlung von Nachhaltigkeitsinformationen	Derzeit befindet sich ein neues IT-System in Umsetzung, mit dem Nachhaltigkeitsinformationen auf Unternehmens- und Produktebene gesammelt werden können. Die ersten Anwendungen der Plattform sollen in den kommenden Jahren jedoch spätestens bis 2027 erfolgen und in weiterer Folge ausgerollt werden. Dieses erhöht zukünftig die Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und optimiert das Risikomanagement. Es stellt die Datenerfassungs- und Management- Basis für die Zielsetzung dar, die dazu beitragen soll die potenzielle Auswirkung S2-A-1 klarer abzubilden und ggf. zu minimieren. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Lieferanten und mit diesem im Zusammenhang stehenden Beschaffungen.	Geplant	S2-F-1 S2-F-2
Schulung der Einkäufer:innen	Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns werden regelmäßig (mindestens jährlich) im Einsatz von Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Zusätzlich stehen verschiedene Unterlagen zur Verfügung, die wichtige Informationen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beinhalten (z. B. Handlungsanleitung, Handbücher). Dadurch kann die potenzielle Auswirkung S2-A-1 weiter reduziert werden, da neben dem Lieferantenkodex weiterführende Vertragsbestandteile Anwendung finden. Der Betrachtungsrahmen entspricht den Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-3

¹⁾ ERS S2-4.31, 32, 33, 34, 35; ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

²⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e.

Überblick über Maßnahmen für Menschenrechte in der Wertschöpfungskette ¹⁾		Status ²⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Projekt zum Erfahrungsaustausch Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	Im Rahmen der Arbeitsgruppe nachhaltige Beschaffung der European Railways Purchasing Conference (ERPC) organisierten die ÖBB mehrere Erfahrungsaustauschtermine zu Ausschreibungskriterien für die Berücksichtigung der Menschenrechte. Dabei wurden Warengruppen wie Solaranlagen, Schienen, Zement und Stahl diskutiert. Der Erfahrungsaustausch soll in diesem Bereich im Jahr 2025 weiter fortgesetzt werden, um das Wissen ähnlicher Unternehmen zu nutzen. Dies liefert zusätzliche Einblicke, wie potenzielle negative Auswirkungen reduziert und positive Auswirkungen gefördert werden können. Der Betrachtungsrahmen entspricht wesentlichen Akteuren der Wertschöpfungskette. Mit dieser Maßnahme werden mögliche Verbesserungen der eigenen Praktiken im Bereich der Beschaffung und der Datennutzung erhoben, um wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung	S2-A-3
Projekt zur Erhöhung der Transparenz in der Wertschöpfungskette	Innerhalb der Nachhaltigkeitsinitiative Railsponsible wird derzeit ein Projekt durchgeführt, um gemeinsam die Informationsbasis in Bezug auf die Nachhaltigkeit in ausgewählten Branchen, welche auch eine starke Bedeutung betreffend der sozialen Nachhaltigkeit haben, wie beispielsweise der Elektronik-Branche, zu erhöhen. Das Projekt wird im Jahr 2025 weiter fortgesetzt. Dies soll einen verbesserten Einblick in die identifizierte potenzielle Auswirkung sowie genauere Details dazu ermöglichen. Der Betrachtungsrahmen entspricht wesentlichen Akteuren der Wertschöpfungskette. Mit dieser Maßnahme werden mögliche Verbesserungen der eigenen Praktiken im Bereich der Beschaffung und der Datennutzung erhoben, um wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	In Umsetzung	S2-A-3
Projekt zur Erhöhung der Nachhaltigkeits-performance bei Zulieferbetrieben	Die Sustainable Rail Initiative (SRI), bei der die ÖBB ebenfalls Mitglied sind, plant derzeit ein Projekt zur Erhöhung der Nachhaltigkeitsperformance bei Zulieferbetrieben.	Geplant	S2-A-3

¹⁾ ESRS S2-4.31, 32, 33, 34, 35; ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e.

Relevante Lieferanten werden zur Abgabe einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert, welche Schwachstellen im Management der Menschenrechte entlang der Lieferkette offenlegt. Das Risikomanagement entlang der Wertschöpfungskette wird derzeit ausgeweitet, indem die Risikoanalysen in Bezug auf Unternehmensstandorte und Branchen vertieft werden. Dadurch kann in Zukunft zielgenauer festgestellt werden, welche Maßnahmen erforderlich und angemessen sind. Die ÖBB verfügen bereits über ein vielfältiges Schulungsprogramm für Mitarbeitende im Einkauf, in dem Nachhaltigkeitskriterien für Ausschreibungen sowie das Nachhaltigkeitsmanagement entlang der Lieferkette erläutert wird. Zusätzlich finden sich in der „Toolbox nachhaltige Beschaffung“ Kriterien zur Verbesserung der sozialen Nachhaltigkeit, die auch Mehrwerte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bieten können. Diese werden individuell maßgeschneidert in ausgewählten Ausschreibungen eingesetzt. In allen Lead Buyer Organisationen sind Verantwortliche für das Thema Nachhaltigkeit im Einkauf definiert. Anlassbezogen werden im konzernalen Verbund notwendige Ressourcen zur Implementierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind die ÖBB in mehreren Nachhaltigkeitsinitiativen vertreten, um aktiv an der Verbesserung der Nachhaltigkeit in der Bahnindustrie zu arbeiten, beispielsweise Railsponsible, wo Vertreter:innen der Bahnindustrie gemeinsam an nachhaltigeren Lieferketten arbeiten. Des Weiteren sind die ÖBB in der Sustainable Rail Initiative aktiv, wo die durch externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen gewonnenen Daten als Basis für gemeinsame Nachhaltigkeitsmaßnahmen dienen und nutzen die European Railways Purchasing Conference (ERPC) zum Erfahrungsaustausch. ESRS S2-4.32.c, d, 33.a, b

Der ÖBB Konzern deckt in seinen Vertragsgrundlagen alle zentralen Menschenrechte ab und fordert Lieferant auch zur Einhaltung entlang der Wertschöpfungskette auf. Darauf basierend wird ein entsprechendes Risikomanagement durchgeführt sowie soziale Aspekte in Ausschreibungen integriert, um zu verhindern, dass wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette entstehen. ESRS S2-4.35

Im Berichtsjahr wurden keine Bedürfnisse oder Bedenken in den Kommunikationskanälen des ÖBB Konzerns im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vorgelagerten oder nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet. ESRs S2-4.36

Anlassbezogen werden im konzernalen Verbund notwendige Ressourcen zur Implementierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde das Team nachhaltige Beschaffung implementiert, welches Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung von Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette entwickelt und steuert. Die Aufwände für finanzielle Mittel teilen sich auf mehrere Maßnahmen auf und betragen rund zwei Millionen Euro. ESRs S2-4.38

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Gesetzliche Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wurden wie oben beschrieben bei der Erarbeitung der wesentlichen Themen eingebunden, um Erkenntnisse beziehungsweise Verbesserungsmöglichkeiten zur Erarbeitung von Zielen zu gewinnen. Weitere Informationen wurden im Zuge eines Round Tables eingeholt, an welchem Vertreter:innen wichtiger Lieferant sowie eine NGO teilnahmen. ESRs S2-4.42

Für das kommende Berichtsjahr ist, aufbauend auf den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse, die Abhaltung von weiteren Stakeholder-Round Tables geplant. Darauf aufbauend erfolgt die Definition quantifizierter Ziele. ESRs S2-4.41

Ziel ¹⁾	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit	Basisjahr	Basisjahr-wert	Status 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Stakeholder:innen Round Tables	2025	10	Personen	2024	5	5	S2-K-3	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3, S2-F-1, S2-F-2
Weiterentwicklung der Risikoanalyse	2026	n.A.	n.A.	n.A.	n.A.	n.A	S2-K-3	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3, S2-F-1, S2-F-2

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

Um nähere Informationen zu den wesentlichen Risiken und Chancen zu gewinnen, sind für das Jahr 2025 zwei Stakeholder:innen-Round Tables geplant. Die Ergebnisse liefern die Basis für weitere Maßnahmen und Ziele.

Ziele für das Management wesentlicher Auswirkungen

Ziel:	Im Jahr 2025 sollen verstärkt Stakeholder:innen Dialoge geführt werden damit ein genauerer Einblick in die als wesentlich identifizierte Auswirkung und die nachgelagerten Konsequenzen gewonnen werden können, um potenzielle weitere Maßnahmen abzuleiten.	Status ¹⁾
Zielfumfang ²⁾	Der Zielfumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Das Ziel umfasst die Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung. Diese sollen mit Hilfe von Stakeholder-Round Tables vertieft werden, um diese wie in S2 beschrieben zur Entwicklung von konkreten Maßnahmen und Zielen zu nutzen. Durch die Ausweitung der Stakeholder:inneninterviews soll ein besserer Einblick in potenzieller Weise nachgelagerte Konsequenzen für Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette sowie notwendige Maßnahmen abgeleitet werden. Stakeholder:innen, die Informationen zu den voridentifizierten Themenstellungen aus der Stakeholder:innenumfrage in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bereitstellen können, werden im Rahmen von Stakeholder-Round Tables zu den Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette befragt. Dazu zählen wesentliche Lieferant des ÖBB Konzerns sowie Interessensvertretungen (für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bzw. besonders vulnerable Gruppen).	Geplant
Methodik ³⁾	Die Zielerarbeitung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns. Die Festlegung der Ziele wurde jedoch nicht direkt mit diesen erarbeitet. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten fließen im Laufe der Zielumsetzung auch durch den weiteren Informationseintrag der Stakeholder:innen durch eine Fortsetzung der Gespräche mit den Interessenvertreter:innen ein.	
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Es liegen keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren vor, da es sich um ein neues Ziel gemäß ESRs handelt.	

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.f; ESRs S2-5.42.a, b, c ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j

Ziel:	Bis 2027 soll die Risikoanalyse des ÖBB Konzerns weiterentwickelt werden, um quantitative Daten als Maßnahmenbasis liefern zu können.	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette im Sinne von Vertragspartner:innen. Die bereits erarbeitete Risikoanalyse von Lieferanten – basierend auf zugrundeliegenden Branchen und deren Risikoeinschätzungen gemäß externer Quellen (unter anderem UN Global Compact) – soll anhand der ersten erfassten Ergebnissen weiterentwickelt und nachgeschärft werden, damit eine Priorisierung möglich wird. Informationen zu Unternehmensstandort, Branchen sowie Beurteilungsergebnisse externer Nachhaltigkeitsbeurteilungen sollen kombiniert werden, um ein umfassenderes Bild über das soziale Nachhaltigkeitsrisiko einzelner Lieferanten bieten zu können. Dafür wird ein entsprechendes IT-System aufgesetzt. Die Daten werden über den Beschaffungsprozess erhoben.	In Umsetzung
Methodik ³⁾	Die Zielerarbeitung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns. Die Festlegung der Ziele wurde jedoch nicht direkt mit diesen erarbeitet. Auf Basis erster Ergebnisse sollen Verbesserungen vorgenommen werden, um in weiterer Folge – basierend auf getätigten Beschaffungen – verstärkt auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte in den Beschaffungsbedingungen eingehen zu können. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten fließen im Laufe der Zielumsetzung auch durch den weiteren Informationseintrag der Stakeholder:innen sowie aus einem Benchmarking mit anderen Unternehmen der Branche ein. ESRS S2.5.42.a, b, c	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Es liegen keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren vor, da es sich um ein neues Ziel gemäß ESRS handelt.	In Umsetzung

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.f; ESRS S2.5.42.a, b, c ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j.

S3 Betroffene Gemeinschaften

Das Schienen- und Straßennetz der ÖBB umfasst weite Teile Österreichs. Aufgrund dieser großflächigen Abdeckung kommt eine Vielzahl der Österreicher:innen regelmäßig mit den ÖBB in Kontakt – als Kund:innen, aber auch als Anrainer:innen. Stellen die Ausweitung der Tätigkeiten des ÖBB Konzerns einen Vorteil für die Kund:innen dar, so können diese für Anrainer:innen zu einer Belastung werden. Ziel des ÖBB Konzerns ist daher die Vermeidung bzw. kontinuierliche Reduktion der Belastungen – allen voran die Schallemissionen.

Übersicht

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse zeigt auf, welche Auswirkungen, Risiken und Chancen die Tätigkeiten des ÖBB Konzerns auf betroffene Gemeinschaften tatsächlich haben oder potenziell haben könnten. Im Verlauf des weiteren Kapitels fassen Konzepte, Maßnahmen und Ziele zusammen, wie der ÖBB Konzern auf diese reagiert, um negative Effekte zu vermindern und positive zu verstärken.

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Betroffene Gemeinschaften im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften				
S3-A-1	Schall und Erschütterungen von Personen- und Gütertransporten (auf der Straße und Schiene) oder die durch den Bau oder den Betrieb von Infrastrukturanlagen und Werkstätten entstehen, beeinträchtigen die Umwelt (Mensch und Tier).	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
S3-F-1	Rechtsbescheide durch Anstieg von Beschwerden oder verschärfte Auflagen zum Thema „Lärmschutz“ führen zu erhöhten Kosten und Reputationsschäden.	Risiko	Mittelfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3.48.g.
³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessensträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der betroffenen Gemeinschaften wird in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“ dargestellt.

Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und können in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, finanziellen Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften wurden im Jahr 2024 neben den ÖBB Expert:innen auch Stakeholder:innen wie Repräsentant:innen aus Ministerin / Behörden sowie Ländervertreter:innen über einen Onlinefragebogen zu möglichen Auswirkungen rund um die Geschäftstätigkeit des ÖBB Konzerns auf betroffene Gemeinschaften befragt. Die Auswahl der Stakeholder:innen erfolgte themenspezifisch zu S3 Betroffene Gemeinschaften. Die ÖBB Expert:innen analysierten die potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten, mit Fokus auf Schall.

Die Schallemissionen des Eisenbahnbetriebs folgen physikalischen Gesetzmäßigkeiten, die nicht außer Kraft gesetzt werden können. Der von Zügen ausgehende Schall breitet sich in der Atmosphäre aus und wird in der Umgebung als Immission wahrgenommen, wobei insbesondere Anrainer:innen betroffen sind. Daher werden die Anrainer:innen der Schienenverkehrsinfrastruktur als betroffene Gemeinschaften definiert. Wesentliche Risiken, die sich daraus abbilden können, umfassen vermehrte Beschwerden und verschärfte gesetzliche Auflagen, die zu Rechtsbescheiden, erhöhten Kosten und Reputationsschäden führen können. ESRS S3.SBM-3.9.a, b, d

Grundlage für allfällige Verschärfungen gesetzlicher Anforderungen sind Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO fasste im Jahre 2009 die verfügbaren wissenschaftlichen Untersuchungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung in Europa zusammen („Night noise guidelines for future“ – NNG) und leitet daraus mittel- und langfristige Empfehlungen ab. Diese Empfehlungen umfassen:

- als langfristiges Ziel den Richtwert für den Nachtlärmindex $L_{night,outside}$ von 40 dB;
- als mittelfristiges Zwischenziel einen Nachtlärmindex $L_{night,outside}$ von 55 dB, da gemäß NNG die Senkung auf 40 dB in kürzerer Zeit realistisch nicht erreichbar ist.

Der ermittelte Wert des Nachtlärmindex von 40 dB wird als jener untere Grenzwert angesehen, der den Schutz empfindlicher Gruppen, wie Kinder, chronisch Kranke und ältere Menschen vor den negativen Wirkungen gewährleistet. Die im Herbst 2018 publizierte Aktualisierung „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ der WHO empfiehlt für den Schienenverkehrslärm die durchschnittliche Lärmbelastung L_{DEN} auf kleiner als 54 dB zu verringern, um „schädliche gesundheitliche Auswirkungen“ zu verhindern. Für die nächtliche Lärmbelastung wird ein Nachtlärmindex $L_{night,outside}$ von weniger als 44 dB zur Vermeidung von „negativen Auswirkungen auf den Schlaf“ empfohlen. Während in der Studie die Qualität der Nachweise (quality of evidence) im Fall des Schienenverkehrslärms als „niedrige“ (low) bis „mäßige“ (moderate) Qualität klassifiziert wurden, erfolgte die Einstufung des Empfehlungsgrades (recommendation strength) als „stark“ (strong). Diese Empfehlungswerte basieren auf ausschließlich medizinischen Grundlagen, während bei der Grenzwert-Gesetzgebung allgemeine Rahmenbedingungen, wie z. B. volkswirtschaftliche, ebenfalls Berücksichtigung finden. Risiken, die sich für die ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit Lärmemissionen ergeben, betreffen keine bestimmte Gruppe innerhalb der betroffenen Gemeinschaften, sondern die gesamten Anrainer:innen. ESRS S3.SBM-3.10, 11

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Konzern im Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S3-K-1	Aktionsplan Umgebungslärm 2024	Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für Schienenstrecken außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen bildet die strategische Grundlage für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften für die ÖBB-Infrastruktur AG. Das Ziel des Aktionsplan Umgebungslärm ist, die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen durch Schallemissionen zu reduzieren. Die Aktionsplanung umfasst Maßnahmen im Bereich der Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken, Reinvestition von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken, Leise Güterwägen, Bahnlärmforschung sowie das Monitoring an der Lärmmessstelle Lind ob Velden. Der Aktionsplan betrifft Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Kalenderjahr und darüber hinaus alle weiteren Eisenbahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG in den Ballungsräumen Wien, Linz, Graz, Salzburg und Innsbruck gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II, Nr. 144/2006. Der Aktionsplan Umgebungslärm ist ein strategisches Instrument der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, gegenüber der Europäischen Kommission und stellt eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-Aktionspläne, wie z.B. für Schienenstrecken, werden zwar keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet, jedoch unterstützt die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Möglichkeiten die Maßnahmen der Aktionsplanung zum Schutz vor Umgebungslärm durch die Eisenbahn.

¹⁾ Die Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft.
²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Die wichtigsten Inhalte des Aktionsplan Umgebungslärm 2024 (TSI-Noise, Environmental Noise Directive und Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung) werden in den folgenden Absätzen genauer erläutert.

In der TSI-Noise wird das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ behandelt; es ist zwingend für die Zulassung von neuen Schienenfahrzeugen anzuwenden. Darin werden maximal zulässige Grenzwerte für das Standgeräusch, Anfahrgeschwindigkeit, Vorbeifahrgeräusch und Innengeräusch im Führerstand vorgegeben. Mit der Überarbeitung im Jahr 2019 ist das Konzept der „quieter routes“ – das sind Streckenabschnitte mit mehr als zwölf Güterzügen im Nachtzeitraum – umgesetzt, auf denen ab 8. Dezember 2024 entsprechend den Vorgaben nur noch „leise“ Güterwagen eingesetzt werden dürfen – das sind entweder neu zugelassene Güterwagen oder mit „leisen“ Bremssohlen umgerüstete Bestands-Güterwagen. Für die Identifikation der „quieter routes“ ist der Mitgliedsstaat zuständig und muss diese alle fünf Jahre aktualisieren (Europäische Kommission 2023).

Die END (Environmental Noise Directive, Europäische Umgebungslärmrichtlinie 2002 / 49 / EG) umfasst die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm im Gebiet der Europäischen Union und stellt den Rahmen dar, welcher in das jeweilige nationale Recht übernommen werden muss. Die Umgebungslärmrichtlinie beinhaltet als Anhang I die Definition der Lärmindizes (L_{DEN} und L_{night}), als Anhang II die gemeinsamen EU-Methoden zur Berechnung des Umgebungslärms mittels Lärmindizes und als Anhang III die Methoden zur Berechnung der Gesundheitsbelastung, welche durch bestimmte Lärmindizes-Klassen verursacht wird (Europäische Kommission 2020).

In der END sind keine Grenzwerte angegeben. Diese müssen vom Mitgliedstaat mit einem festgelegten Wert für die vorgegebenen Lärmindizes bekannt gegeben werden (vgl. END, Art. 3.s und Art. 5 (4)). Die nationale Umsetzung der Lärmindizes und die Angabe der Schwellenwerte erfolgt in Österreich mittels der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV). Die Schwellenwerte für diese strategischen Umgebungslärmkarten werden nach Art des Verursachers (Straße, Eisenbahn, Flughafen, Industrie) unterschieden und betragen für durch Verkehr auf Eisenbahnstrecken verursachten Lärm einen L_{DEN} von 70 dB und L_{Night} von 60 dB. Die europäische Umgebungslärmrichtlinie schreibt alle fünf Jahre die Durchführung einer Lärmkartierung und darauf aufbauend eine Aktionsplanung vor. Entsprechend den Vorgaben werden Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Ballungsräume hinsichtlich Lärmimmissionen kartiert. Die Lärmkarten, welchen die tatsächlichen Verkehrszahlen von 2019 zugrunde liegen, wurden 2022 auf „Lärminfo“⁴³ veröffentlicht.

Gemäß der Lärmkartierung 2022 sind in Österreich 24.000 Einwohner:innen im Tag-Abend-Nachtzeitraum und 55.900 Einwohner:innen im Nachtzeitraum über dem Schwellenwert für die Umgebungslärm-Aktionsplanung auf Haupteisenbahnstrecken und Eisenbahnen in Ballungsräumen durch Schienenverkehrslärm betroffen.⁴⁴ Auf der Grundlage der Kartierung und Betroffenenauswertung wurde 2024 der aktualisierte Aktionsplan Umgebungslärm auf der Webseite „Lärminfo“ veröffentlicht. Der nationale Aktionsplan betreffend Eisenbahnstrecken wurde ebenfalls auf „Lärminfo“ publiziert.

In Österreich gilt bereits seit 1993 die SchLV – Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung in dem Fall, wenn nicht TSI NOISE anzuwenden ist. Dies gilt vor allem für Schienenfahrzeuge auf nicht vernetzten Eisenbahnen (z. B. Straßen- und U-Bahnen, Schmalspurbahnen etc.). Für neue Schienenfahrzeuge auf vernetzten Eisenbahnen, wie es das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG darstellt, ist generell die TSI NOISE anzuwenden. Zum Schutz von Anrainer:innen schreibt die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) Lärmschutzmaßnahmen bei Neubau oder wesentlichen Umbauten von Eisenbahnstrecken vor, sofern festgelegte Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die zulässigen Werte liegen je nach bereits vorhandener Lärmbelastung zwischen 60 bis 65 dB (Tag, 06:00 – 22:00 Uhr) und 50 bis 55 dB (Nacht, 22:00 – 06:00 Uhr).“ ERS S3.SBM-39.a; ERS S3-1.14; ERS 2.MDR-P.65.a, b

Ab 2025 werden Lärmschutzmaßnahmen jährlich in einem Tätigkeitsbericht dokumentiert. Zudem erstellt die ÖBB-Infrastruktur AG jährliche Fortschrittsberichte zur Bestandslärmsanierung für den Eigentümer. An neuralgischen Punkten des Streckennetzes befinden sich Forschungs-Lärmmessstellen, die den Bahnlärm (Vorbeifahrtspegel) messen. Diese liefern eine verlässliche Datengrundlage, um Lärminderungsmaßnahmen an Schienenfahrzeugen nachzuweisen und Durchschnittspegel zu ermitteln (z. B. im „Wörtherseebericht“). Die erhobenen Daten werden zudem für Forschungsprojekte und Normenarbeit genutzt. Weiters betreibt die ÖBB-Infrastruktur AG ein zentrales B2C-Kund:innenservice für Fahrgäste, Anrainer:innen und Bahnhofsbesucher:innen. Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie „Bahnausstattung“, „Bauarbeiten“ und „Lärm“ werden systematisch erfasst, dokumentiert und analysiert. Die Auswertung erfolgt in regelmäßigen Jahres-, Monats- und Spezialberichten als Entscheidungsgrundlage für das Management. ERS S3-1.14; ERS 2.MDR-P.65.a

Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Gemäß § 10 Bundes-Lärm-G wurde der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans vom 9. März bis 22. April 2024 online veröffentlicht. Innerhalb der sechswöchigen Auflegungsfrist konnten Stellungnahmen von Privatpersonen, Gemeinden, Interessensgemeinschaften und -vertretungen sowie universitären Einrichtungen abgegeben werden. Nach Prüfung durch das BMK und die ÖBB-Infrastruktur AG wurden relevante Aspekte in die Endfassung des Aktionsplans Umgebungslärm entsprechend gewürdigt und berücksichtigt.

Bei Bestandslärmsanierungen erfolgt die Einbindung von Gemeinden über Gremien wie die Jahrestagung, Lärmschutz-Lenkungsausschüsse oder projektbegleitende Arbeitsgruppen. Interessierte Gemeinden melden ihr Anliegen beim Bundesland, BMK oder der ÖBB-Infrastruktur AG. Anschließend werden Untersuchungsgebiet, Planungsvertrag und lärmtechnische Analyse festgelegt. Falls die Gemeinde basierend auf dem schalltechnischen Planungsprojekt eine Umsetzung wünscht, erfolgt eine Grobkostenschätzung. Darauf aufbauend wird ein Vertrag über die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufgesetzt. Die Einbeziehung von Gemeinden bei Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben wird im entsprechenden Projekt abgewickelt. Insgesamt wurden rd. 45 % der erfassten Gemeinden des Bestandslärmsanierungsprogramms bereits saniert, rd. 10 % der Gemeinden haben kein Interesse an der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen im betroffenen Gemeindegebiet. In rd. 10 % der Gemeinden ist eine Sanierung nicht erforderlich, da bereits durch Großprojekte Schallschutzmaßnahmen errichtet wurden. Rd. 5 % befinden sich aktuell in Planung bzw. Umsetzung – in einigen Gemeinden wurden bereits entsprechende Verträge unterzeichnet, in anderen sind sie gerade in Abstimmung. Die Governance-Struktur wird in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ beschrieben. In Summe werden jährlich Millionen in den Bestandslärmschutz und Lärmschutz bei Neubauprojekten seitens ÖBB investiert. Innerhalb des Teilkonzerns Infrastruktur ist das Thema „Schall“ in der

⁴³ www.laerminfo.at.

⁴⁴ Betroffene über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung zur Lärmkartierung 2022, laerminfo.at (laerminfo.at), abgerufen am 14.05.2024.

Organisationseinheit Asset Management und strategische Planung angesiedelt, daher ist die Vorständin Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung die ranghöchste Position, welche für die Unterstützung bei der Umsetzung der Aktionsplanung zum Schutz vor Umgebungslärm durch die Eisenbahn und die Einbindung betroffener Gemeinschaften verantwortlich ist. Die fahrzeugseitige Lärmsanierung durch die Umrüstung auf lärmarme Bremssohlen wird seit 2018 in der jährlich erscheinenden Nichtfinanziellen Erklärung des ÖBB Konzerns transparent kommuniziert. Eine darüberhinausgehende regelmäßige Berichterstattung und Einbindung betroffener Gemeinschaften ist derzeit nicht vorgesehen, sondern erfolgt anlassbezogen. ESRs S3-2.21.a, b, c, d; ESRs S3-3.27.a

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hat ein zentrales Kund:innenservice etabliert, über das Anrainer:innen (genauso wie Kund:innen, Fahrgäste, Bahnhofsbesucher:innen), Informationen erhalten, sowie Anfragen und Beschwerden äußern können. Des Weiteren setzt der ÖBB Konzern auf transparente und frühzeitige Information, vor allem in Bezug auf Tätigkeiten, die mögliche Auswirkungen auf die verschiedenen Stakeholder:innen haben. Sie werden über Postwurf-Anrainer:inneninformationen, Informationsfolder, Ausstellungen, Informationsveranstaltungen oder Online-Informationsangebote auf dem Laufenden gehalten. „Runde Tische“ und Dialogforen ergänzen die Kommunikationsmaßnahmen. Die Kontaktmöglichkeiten (E-Mail, Kontaktformular) werden in allen Kommunikationskanälen klar ausgewiesen. ESRs S3-3.27.b, c

Anfragen werden in einem digitalen Verwaltungssystem erfasst und an die Zuständigen weitergeleitet. Damit kann die Beantwortungsdauer und das ggf. notwendige Setzen von Abhilfemaßnahmen zur Behebung der negativen Auswirkungen überwacht werden. Mittels Benchmarks für die Beantwortungsdauer wird eine zeitnahe Beantwortung sichergestellt. ESRs S3-3.27.a, d

Die hohe Anzahl täglicher Anfragen aus allen Regionen zeigt, dass die Kontaktmöglichkeiten bekannt und leicht zugänglich sind. Direkte Reaktionen auf Veranstaltungen oder Postwurfsendungen bestätigen, dass die so kommunizierten Rückkanäle wahr- und angenommen werden. Zudem ist den ÖBB nicht bekannt (medial, mündlich etc.), dass Anrainer:innen, Kund:innen usw. bisher Probleme gehabt hätten, diese Rückkanäle zu finden und mit deren Hilfe in Kontakt zu treten. ESRs S3-3.28

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Um die Lärmemissionen entlang des ÖBB Streckennetzes zu reduzieren und dem Aktionsplan Umgebungslärm 2024 sowie diverse rechtliche Vorschriften gerecht zu werden, hat die ÖBB-Infrastruktur AG das Ziel, die Schallschutzwände weiter auszubauen sowie auf lärmarme Bremssohlen umzurüsten und dadurch die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen zu reduzieren.

Das Ziel trägt zur Umsetzung der nationalen und europäischen Bestrebungen im Zusammenhang mit der Reduktion negativer Auswirkungen durch Lärm bei. Diese werden im Kapitel „Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften“ ausführlich beschrieben. ESRs 2.MDR-T.80.f

Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen. Die Einbindung der Interessensträger:innen erfolgte über die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht systematisch einbezogen. Die Verwirklichung des Ziels wird durch das regelmäßige Erheben des Zielwerts nachverfolgt. ESRs 2.MDR-T.80.h; ESRs S3-5.42.a, b, c

Ziel ¹⁾	Zieljahr	Zielniveau	Einheit/ KPI	Basisjahr	Basisjahr- wert	Status 2024	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	2030	1.000	km	2023	971	980	S3-K-1	S3-A-1 S3-F-1

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

Im folgenden Abschnitt werden weitere Informationen zu dem oben genannten Ziel erläutert, sowie die wichtigsten Maßnahmen dargestellt. Diese Maßnahmen minimieren wesentliche negative Auswirkungen des ÖBB Konzerns auf betroffene Gemeinschaften und erzielen wesentliche positive Auswirkungen. Die Wertschöpfungskette wurde bei der Analyse und Erarbeitung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mitbetrachtet. Die dargestellten Maßnahmen können die Wertschöpfungskette in unterschiedlichem Ausmaß sowohl direkt als auch indirekt beeinflussen. ESRs S3-4.32.a; ESRs 2.MDR-A.68.a, b

Ziel:	Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG	
Methodik³⁾	Die Planung und Durchführung von Neuerrichtungen und Reinvestitionen von Schallschutzwänden im Bestand erfolgt im Rahmen des Programms Bestandslärmsanierung. Die Planung und Durchführung von Schallschutzwänden bei Neu- und Ausbauvorhaben erfolgt direkt in den jeweiligen Projekten. Im Geschäftsjahr 2024 wurden weitere 9 km Schallschutzwände gebaut. Die Kennzahl entwickelt sich daher planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Ausbau der Schallschutzwände ^{5) 6)}	Die Maßnahmen betreffen sowohl Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken sowie Reinvestitionen von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken. Der weitere Ausbau der Schallschutzwände ist ein laufender Prozess, der eng mit den jährlichen Bauvorhaben verknüpft ist.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Lärmemissionen leiten sich aus dem Aktionsplan Umgebungslärm sowie rechtlichen Vorschriften ab. Fahrzeugseitig bilden die EU-Verordnung TSI Noise und nationale Lärmschutzmaßnahmen die rechtliche Grundlage. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für infrastrukturseitigen Lärmschutz im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben bilden eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheide, die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sowie die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV). Im Rahmen des Programms „Bestandslärmsanierung“ werden alle Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken sowie jene bei Neu- und Ausbauvorhaben, welche nicht per Bescheid behördlich vorgeschrieben sind, abgewickelt. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Bestandsstreckenlärmsanierung bilden die „Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ des Eigentümers, das jeweilige „Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ mit dem Bundesland sowie die gesondert mit der jeweiligen Gemeinde abzuschließenden zivilrechtlichen Einzelverträge. ESRS S3-4.33.a

Wie Maßnahmen bzw. Abhilfemaßnahmen zur infrastrukturseitigen Reduktion von Lärmemissionen umzusetzen sind, ist in einer eigenen Verfahrensanweisung Lärmschutz festgelegt. Durch die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen im Budget bzw. dem Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, wird sichergestellt, dass diese auch tatsächlich umgesetzt werden, um die negativen Auswirkungen für die Anrainer:innen zu reduzieren. Er ist eine Darstellung der geplanten Projekte und deren Investitionssummen im Teilkonzern ÖBB Infrastruktur, die innerhalb des jeweils 6-jährigen Zeitraums zur Umsetzung vorgesehen sind. Der aktuelle Rahmenplan ist auf der Homepage des Teilkonzerns Infrastruktur öffentlich abrufbar⁴⁵. Schienenfahrzeuge müssen bereits bei der Konstruktion und dem Bau die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich Lärmemissionen einhalten, da sie sonst keine Zulassung erhalten. ESRS S3-4.33.b, c; ESRS S3-4.38; ESRS 2.MDR-A.69.a-c

Im Rahmen des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 werden in den nächsten fünf Jahren gezielte Maßnahmen bzw. Abhilfemaßnahmen zur Lärminderung entlang des Streckennetzes umgesetzt. Die Maßnahmen betreffen sowohl Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken sowie Reinvestitionen von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken. ESRS S3-4.32.a, b

Des Weiteren wird im Rahmen von Forschungsprojekten der ÖBB-Infrastruktur AG an Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm gearbeitet. Die Schwerpunkte liegen weiterhin bei

- der Entwicklung von innovativen Maßnahmen zur Lärminderung, von Modellen zur Vorhersage der Lärmausbreitung, Empfehlung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen und zur Bewertung der Auswirkungen von Lärminderungsmaßnahmen sowie
- der Erläuterung der Lärmauswirkungen der komplexen Rad-Schiene Interaktion, und wie diese reduziert werden können.

Aktuelle Forschungsprojekte sind beispielsweise die laufenden Projekte „Bahnlärmforschung 2023 – 2025“ oder „LEWE2 – lärm- und erschütterungsarme Weiche 2“. Prognosen zur Lärmentwicklung berücksichtigen zukünftige Verkehrsentwicklungen, wie Verkehrsprognosen (z.B. VPÖ 2040+) und verkehrspolitische Pläne (z.B. Mobilitätsmasterplan), um rechtzeitig geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu planen und umzusetzen. ESRS S3-4.32.d; ESRS S3-4.35

⁴⁵ Rahmenplan 2024-2029 - ÖBB-Infrastruktur AG

In Bezug auf die Minderung von potenziellen Reputationsrisiken werden durch die Implementierung transparenter Beschwerdemechanismen sowie proaktive und offene Kommunikation effektiv reduziert. Diese Maßnahmen ermöglichen es, frühzeitig auf Anliegen und potenzielle Probleme zu reagieren, bevor sie sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung auswirken. ESRs S3-4.34.a

In der nachfolgenden Tabelle werden die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Reduktion von Lärmemissionen dargestellt.

Maßnahmen Beschreibung ¹⁾		Status ²⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Ausbau der Schallschutzdämme	Im Geschäftsjahr 2024 wurden weitere 9 km Schallschutzdämme gebaut. Die Maßnahmen betreffen sowohl Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken als auch Reinvestitionen von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken. Der weitere Ausbau der Schallschutzdämme ist ein laufender Prozess, der eng mit den jährlichen Bauvorhaben verknüpft ist.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt	S3-A-1 S3-F-1
Forschungsprojekt Bahnlärmforschung 2023–2025	Um das Berechnungsmodell nach dem CNOSSOS-EU Verfahren anwenden zu können, soll ein für Österreich angepasstes Handbuch zur Ermittlung der Eingangsparameter aufbereitet werden.	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Forschungsprojekt LEWE2 – lärm- und erschütterungs-arme Weiche 2	Im Projekt LEWE werden physikalische FEM-Modelle für Weichen und Lärm / Erschütterungen, vereinfachte und in Digi-Twin anschließbare Modelle zur Analyse und zum Entwurf von Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung sowie zur Berechnung des Weichenzuschlags und ein Katalog kostengünstiger Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und / oder Erschütterungen bei Weichenübergängen zur Verfügung gestellt. ²⁾	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Forschungsprojekt ACRAMOS - Akustisches Monitoring System	Mit „ACRAMOS“ (Acoustic Railway Monitoring System) können die Geräuschemission von Schienenfahrzeugen des Regelbetriebs automatisch und fahrzeugelektiv gemessen werden. Gemeinsam mit dem Vorbeifahrtpegel wird das Achsmuster des Zuges erfasst. Damit kann der gemessene Vorbeifahrtpegel den einzelnen Achsen zugeordnet werden.	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Forschungsprojekt LoVe	„LoVe“ erforscht die Zusammenhänge zwischen Radlauflächendefekten, Geschwindigkeit, Beladungszustand und akustischen Auswirkungen in den Schallemissionen anhand von Daten der Messstelle Lind ob Velden und bewertet die Bewertung der akustischen Wirkung von Laufflächendefekten.	Abgeschlossen	S3-A-1 S3-F-1
Stiftungsprofessur ALF	Der Stiftungsprofessur „ALF – Akustik und Lärmwirkungsforschung“ im Verkehrswesen soll die Expertise in der Lärmwirkungsforschung stärken, die Forschungsleistung im Bereich Lärmschutz verbessern und die wissenschaftliche Ausbildung von Lärmexpert:innen in Österreich auf universitärer Ebene ausbauen.	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1

¹⁾ ESRs 2.MDR-A.68.a, b.

²⁾ ESRs 2.MDR-A.68.c, e.

Maßnahmen Beschreibung ¹⁾		Status ²⁾	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Asset Strategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“	Die Asset Strategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“ wurde am 23. Oktober 2024 vom Vorstand beschlossen und gibt Vorgaben von netzweiten Zielen für infrastrukturseitige Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm. Je Themenbereich respektive zuständiger Fachbereich sind Umsetzungsziele mit einem Zeithorizont von 2025 bzw. 2030 angeführt.	In Umsetzung	S3-A-1 S3-F-1
Lärmarme Bremssohlen	Die Rail Cargo Group hat ihre Güterwagenflotte mit lärmarmen Bremssohlen ausgestattet, um den Schienengüterverkehr leiser zu machen. Diese Bremsen sorgen für glattere Laufflächen und reduzieren dadurch die Rollgeräusche erheblich – Güterzüge sind dadurch fast um die Hälfte leiser. Mit über 99 % der Flotte, die nun mit leisen Bremsen ausgestattet ist, erfüllt die Rail Cargo Austria AG die ab 2024 geltenden gesetzlichen Anforderungen und ermöglicht den Einsatz der Wagen auf den „quieter routes“ gemäß den europäischen TSI-Noise-Vorgaben.	Abgeschlossen	S3-A-1 S3-F-1
Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen	Zur Reduzierung von Erschütterungen und Vibrationen im Schienenverkehr werden gezielt fahrzeugseitige Maßnahmen umgesetzt. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, wie der technische Zustand des Rollmaterials, das Gewicht und die Geschwindigkeit der Züge sowie deren Zusammensetzung. Durch regelmäßige Wartung und Modernisierung der Fahrzeuge wird sichergestellt, dass technische Mängel minimiert und Erschütterungen reduziert werden. Zudem trägt eine optimierte Zugzusammenstellung dazu bei, Schwingungen zu verringern und den Fahrkomfort sowie den Schutz der Infrastruktur zu verbessern.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt	S3-A-1 S3-F-1
Schulung und Information von Mitarbeiter:innen	Zur Reduzierung von Bahnlärm werden Mitarbeiter:innen gezielt geschult und informiert, um eine lärmschonende Betriebsführung zu gewährleisten. Durch spezielle Lärmschutzanweisungen für den Verschub und den Betrieb wird sichergestellt, dass Maßnahmen zur Lärminderung konsequent umgesetzt werden. Dies umfasst unter anderem angepasste Fahrweisen, den bewussten Einsatz von Signalhörnern und eine optimierte Rangiertechnik. Die kontinuierliche Sensibilisierung und Weiterbildung des Personals tragen maßgeblich dazu bei, die Lärmbelastung für Anrainer:innen und die Umwelt zu minimieren.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt	S3-A-1 S3-F-1

¹⁾ ESRs 2.MDR-A.68.a, b.

²⁾ ESRs 2.MDR-A.68.c, e.

Mögliche zusätzliche Unternehmensspezifische Informationen

Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet bzw. gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2024 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 km Streckenlänge (Baulänge) und rd. 980 km an Schallschutzwänden.

Unternehmensspezifische Kennzahlen zu Betroffenen Gemeinschaften ¹⁾				Veränderung in %
	2024	2023	Veränderung	
Schallschutzwände in Kilometer	980	971	9	1 %
Schallschutzdämme in Kilometer	65	65	0	0 %

¹⁾ Unternehmensspezifische Angabe in Zusammenhang mit IRO S3-A-1 nach ESRs 2.SBM-3.48.h.

S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Die ÖBB haben den Anspruch, ihren Kund:innen ein wachsendes Angebot an sicheren und leistbaren Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen. Das soll auf immer mehr Strecken völlig barrierefrei gelingen und möglichst unabhängig davon, wo die Kund:innen leben. Um Bedarfe frühzeitig zu erkennen und gezielte Maßnahmen zu setzen, bezieht der Konzern seine Kund:innen aktiv in die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur ein und steht im regelmäßigen Austausch mit Interessensvertretungen.

Übersicht

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse zeigt auf, welche Auswirkungen, Risiken und Chancen die Tätigkeiten des ÖBB Konzerns auf die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen tatsächlich haben oder potenziell haben könnten. Im Verlauf des weiteren Kapitels fassen Konzepte, Maßnahmen und Ziele zusammen, wie der ÖBB Konzern auf diese reagiert, um negative Effekte zu vermindern und positive zu verstärken.

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen				
S4-A-1	Kund:innen werden im Abweichungsfall nicht ausreichend zu aktuellen Geschehnissen, Störungen, Baustellen, Unterbrechungen, etc. informiert. Dies kann zu Beeinträchtigungen im Reiseablauf führen. (potenziell)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
Unterthema: Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-2	Unfälle, einschließlich (Zug) Zusammenstöße, Entgleisungen, Brände sowie betriebliche und fahrgastbezogene Vorfälle, können zu Verletzungen von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen führen. (potenziell)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
S4-F-1	Durch Sicherheitsvorfälle auf Eisenbahnanlagen inkl. Eisenbahnkreuzungen und deren Folgen auf Kund:innen kann es zu Mehrkosten kommen.	Risiko		
S4-A-3	Intentionale Angriffe/Übergriffe durch Externe können bei Kund:innen zu Körperverletzungen und/oder Sachschäden führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Unterthema: Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-4	Die konsequente Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen im ÖBB Konzern – sei es durch den Umbau der Reisezentren, die Anpassung der Ticketautomaten, die Bereitstellung verschiedener Kanäle für den Ticketkauf oder die Neubeschaffung barrierefreier Züge – garantiert, dass alle Menschen, unabhängig von physischen und geistigen Einschränkungen, das Reiseangebot problemlos nutzen können. Diese Maßnahmen fördern die Inklusion und stellen sicher, dass niemand aufgrund von Barrieren oder Einschränkungen vom Zugang zu den Verkehrsangeboten ausgeschlossen wird.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRS 2.SBM-3.48g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-5	Durch ein erweitertes Angebot an Straßen- und Schienenfahrzeugen (inkl. durchgängiger Barrierefreiheit) ist das Reiseangebot für möglichst viele Kund:innen nutzbar.	Positiv		– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte- und nachgelagerte Wertschöpfungskette
S4-A-6	Hohe Preise können dazu führen, dass bestimmte Personengruppen ausgeschlossen werden und Unzufriedenheit entsteht.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
S4-A-7	Das Angebot einer durchgängigen und flächendeckenden Mobilitätskette (inkl. First und Last Mile) verbessert das Mobilitätsangebot für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRs 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRs gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum. ESRs 2.SBM-3.48g.

³⁾ ESRs 2.SBM-3.48.c.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessensträger

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wird Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen“ dargestellt. ESRs S4.SBM-2

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und können in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus sind in der oben stehenden Übersichtstabelle zu finden. ESRs S4.SBM-3.10.b, c, d

Die wesentlichen Stakeholder:innen des ÖBB Konzerns in Bezug auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind:

- Fahrgäste und Nutzer:innen der ÖBB Angebote (B2C): Die wichtigste B2C-Gruppe des ÖBB Konzerns in Bezug auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind Kund:innen, die die Infrastruktur des Bahnhofs nutzen, mit den Zügen oder Bussen des Personenverkehrs unterwegs sind oder für die First und Last Mile auf bestehende Angebote von ÖBB 360° oder Rail&Drive zurückgreifen.

Die ermittelten wesentlichen Auswirkungen, die in der obenstehenden Übersichtstabelle zu sehen sind, betreffen alle Kund:innengruppen des ÖBB Konzerns gleichermaßen, ebenso das finanzielle Risiko S4-F-1. Einzig die Auswirkungen S4-A-4, S4-A-5 und S4-A-6 betreffen folgende Personengruppen im Speziellen:

- Personen mit niedrigem verfügbarem Einkommen für Reisen
- Mobilitätseingeschränkte Reisende (z. B. Menschen im Rollstuhl oder Reisende mit Sehbehinderung)

Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind bei der Nutzung des Angebots des ÖBB Konzerns nicht von Produkten betroffen, die für sie schädlich sein können oder das Risiko einer chronischen Krankheit erhöhen. Ebenso stellen die Angebote des ÖBB Konzerns keine Gefahr dar, das Recht auf Privatsphäre, den Schutz personenbezogener Daten, die freie Meinungsäußerung oder das Recht auf Nichtdiskriminierung einzuschränken. Die Nutzer:innen sind nicht auf genaue und zugängliche produkt- oder dienstleistungsbezogene Informationen wie Handbücher oder Produktetiketten angewiesen, um eine potenziell schädliche Nutzung zu vermeiden. Außerdem nutzt der Konzern keine Marketing- und Verkaufsstrategien, die sich direkt an Kinder oder finanziell schutzbedürftige Personen wenden. ESRs 2.SBM-3.10.a, 12

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

Der ÖBB Konzern möchte als Gesamtmobilitätsdienstleister Reisende nachhaltig mit Bahn und Bus transportieren und zugleich auf der ersten und letzten Meile eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr bieten. Den direkten Kontakt zu den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – wie sie laut ESRS definiert werden – stellen die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Infrastruktur AG dar. Im Fokus steht dabei die kontinuierliche Erweiterung und Verbesserung des Mobilitätsangebots, orientiert an den Bedürfnissen aller Kund:innen gleichermaßen, um passende Lösungen bereitzustellen. Zentrale Themen sind dabei unter anderem die Kund:inneninformation, Sicherheit sowie ein barrierefreier und möglichst ein für alle uneingeschränkter Zugang zu Produkten und Dienstleistungen. ESRS S4-1.15

Genauere Informationen zu den Konzepten, welche den Umgang des Konzerns und seiner Teilkonzerngesellschaften mit jenen Themenbereichen regeln, die Endnutzer:innen und Verbraucher:innen betreffen, sind der angeführten Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S4-K-1	Konzern-Sicherheitsstrategie Öffentliche Sicherheit	Die öffentliche Sicherheit ist ein Teilbereich der Sicherheitsstrategie des ÖBB Konzerns. Sie umfasst den Schutz vor jenen kriminellen Aktivitäten, welche die Kund:innen, Mitarbeiter:innen, das Unternehmen oder den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen. Damit verbunden ist auch der Schutz vor kriminellen Aktivitäten in Bezug auf Objekte, Anlagen und Assets sowie transportierte Güter. Zusätzlich umfasst sie das subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen. Der öffentliche Sicherheitsindex (ÖSX) bildet die Entwicklung der öffentlichen Sicherheitsperformance des ÖBB Konzerns in Österreich ab. Er setzt sich aus den von Konzerngesellschaften und von extern (z. B. Polizei) gemeldeten ÖBB-relevanten Ereignissen zusammen, welche die öffentliche Sicherheit betreffen. Die gemeldeten Ereignisse der öffentlichen Sicherheit werden in Deliktsfelder gegliedert sowie ausgehend vom schwerwiegendsten Ereignis in Bezug auf das mögliche Schadenspotenzial (Übergriffe auf Mitarbeiter:innen) abgestuft gewichtet. Zur gezielten Steuerung der Sicherheit liegt der Fokus verstärkt auf Vorläufern, also auf jenen Ereignissen, die Vorfälle begünstigen beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Vorfalles deutlich erhöhen. Solche Risikoakzeptanzkriterien im Bereich öffentliche Sicherheit sind u. a. – Übergriffe auf Kund:innen / Reisende – Diebstähle an Kund:innen / Reisende – Raub an Kund:innen / Reisende Der ÖSX enthält die Top-Kennzahlen Übergriffe auf Mitarbeiter:innen mit und ohne Verletzung, Drohungen gegen Mitarbeiter:innen, Übergriffe auf Kund:innen / Reisende, Diebstahl sowie Raub an Kund:innen / Reisenden, Sachbeschädigungen, Einbrüche, Suchtmittel delikte, Betrug sowie Buntmetall diebstahl.

¹⁾ Die Strategien / Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

²⁾ ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S4-K-2	Konzern-Sicherheitsstrategie Betriebliche Sicherheit	Die betriebliche Sicherheit ist ebenfalls ein Teilbereich der Sicherheitsstrategie des ÖBB Konzerns. Die betriebliche Sicherheit umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur Erreichung eines sicheren Eisenbahnbetriebes in der eigenen Wertschöpfungskette. Die Anlagensicherheit, Fahrzeugsicherheit sowie betriebstechnische Sicherheit stellen wesentliche Bestandteile der betrieblichen Sicherheit dar. Für die Koordination und die strategische Ausrichtung der Betrieblichen Sicherheit ist gemäß Konzernrichtlinie 17 die Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion zuständig. Der betriebliche Sicherheitsindex (BSX) bildet die langfristige Entwicklung der betrieblichen Sicherheitsperformance des ÖBB Konzerns in Österreich ab. Der BSX des ÖBB Konzerns setzt sich aus den BSX der ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH zusammen. Berücksichtigt werden betriebliche Vorfälle (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen, Brände an Fahrzeugen, Personenschäden aus dem Betriebsablauf) sowie Gefährdungen, die zu Unfällen führen können (z. B. Signalüberfahrungen, verlorene Wagenteile aufgrund technischer Ursachen, schwere Mängel). Die berücksichtigten Ereignisarten sind entsprechend des möglichen Schadenspotenzials, ausgehend vom schwerwiegendsten Ereignis (= Zugzusammenstoß), abgestuft gewichtet. Wenn eine Gefährdung zu einem Unfall führt (z. B. Zugzusammenstoß aufgrund einer Signalüberfahrung), dann wird das höher gewichtete Ereignis gewertet. Der betriebliche Sicherheitsindex berechnet sich aus der Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert. Zur gezielten Steuerung der Sicherheit liegt der Fokus verstärkt auf Vorläufern – also jene Ereignisse, die Unfälle begünstigen beziehungsweise als Risiko die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls deutlich erhöhen. Solche Risikoakzeptanzkriterien im Bereich betriebliche Sicherheit sind u.a. Signalüberfahrungen, Vorfälle an Eisenbahnkreuzungen.
S4-K-3	Umsetzungsplan Barrierefreiheit 2022 bis 2025+	Bis zum Jahr 2027 sollen alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten baulich barrierefrei gestaltet sein. Das bedeutet, dass bis 2027 zusätzliche Bahnhöfe barrierefrei werden. Die Planung und Umsetzung des Mobilitätsangebots orientiert sich an § 19 des Behindertengleichstellungsgesetzes. Auf dieser Grundlage wurde im Jahr 2006 ein Etappenplan erstellt, der wiederum die Grundlage für den Umsetzungsplan 2022 bis 2025+ bildet. Dieser Umsetzungsplan entspricht der EU-weiten, verbindlichen Verordnung TSI-PRM, die die Interoperabilität des Bahnverkehrs in Europa sowie die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität sicherstellt. Der Umsetzungsplan wird derzeit evaluiert und für die kommenden Jahre weiterentwickelt.
S4-K-4	Teilkonzernstrategie Personenverkehr (PV)	In der Teilkonzernstrategie des Personenverkehrs für das Geschäftsfeld „Wettbewerbsfähiges Bahnunternehmen“ steht das Ziel „Begeisternde Angebote und moderne Kund:innenbindungsinstrumente für den Erhalt der Qualitätsführerschaft“ an erster Stelle. Die Messung und Überprüfung der Erreichung dieses Ziels erfolgt einerseits über die Kund:innenzufriedenheitsanalyse und andererseits u. a. über die Umsatzzahlen. Darüber hinaus legt die Strategie auch konkrete Wachstumsziele für weitere Geschäftsmodelle im Bereich „Wettbewerbsfähiges Busunternehmen“ und „Mobility as a Service“ (u. a. für ÖBB 360° – Frist und Last Mile Angebote) fest. Die Teilkonzernstrategie orientiert sich an den Wachstumszielen und legt Zielzustände und Beurteilungskriterien auch für weitere Dimensionen (z. B. Kostenstrukturen, Qualität, Personenkilometer) fest. Insgesamt wird dadurch sichergestellt, dass das Mobilitätsangebot der ÖBB von immer mehr Menschen zu einem guten Preis- / Leistungsverhältnis genutzt werden kann und die Erreichung des übergeordneten Ziels näher rückt – nämlich den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu erhöhen.

¹⁾ Die Strategien / Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRs 2.MDR-P.65.b, c.

²⁾ ESRs 2.MDR-P.65.a, b, c.

Nr.	Konzepte ¹⁾	Beschreibung ²⁾
S4-K-5	Teilkonzernstrategie Infrastruktur (Infra) #INFRA.Mobilitätswende	Unter dem Titel #INFRA.Mobilitätswende legt der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur seine strategische Ausrichtung und seine Vision für die kommenden Jahre vor. Abgeleitet von der Vision und den strategischen Zielen baut die Strategie auf sechs strategischen Stoßrichtungen auf. Für das Thema Verbraucher:innen und Endnutzer:innen ist folgende Stoßrichtung definiert: Kund:innenzentriertes Geschäftsmodell: – Wir sind eine wichtige Partnerin in einem digital und analog vernetzten Mobilitätsökosystem. – Die kund:innenzentrierte Ausrichtung wird mit der Steuerung nach Achsen und Services unterstützt. – Wir sind in Österreich und Europa eine starke Stimme für Interoperabilität, internationale Verkehrsabwicklung und effiziente Regulierung. – Servicepreise müssen sich – mit Ausnahme verkehrspolitischer Vorgaben – an Vollkosten orientieren. Zusätzlich zum Kernmarkt Österreich werden relevante europäische Korridore, an Österreich angrenzende Bahnstrecken sowie Terminal- und Hafeninfrastruktur in Nachbarstaaten betrachtet.

¹⁾ Die Strategien / Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRs 2.MDR-P.65.b, c.

²⁾ ESRs 2.MDR-P.65.a, b, c.

Weitere Überlegungen zu strategisch relevanten Themen, die sich aktuell in Ausarbeitung befinden:

Produktportfoliostrategie: Die Produktportfoliostrategie regelt unter anderem die Leistungsbestandteile, die Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) und die preisliche Gestaltung der Produkte des Teilkonzerns Personenverkehr. Dabei soll sichergestellt werden, dass jede Person, die mit den Mobilitätsangeboten des Personenverkehrs unterwegs sein möchte, auch das passende Angebot findet und somit die Kund:innenzufriedenheit steigt.

Kund:inneninformation: Aufgrund des sich ergebenden Handlungsbedarfs startete im Herbst 2024 ein mehrjähriges Projekt mit Fokus auf Kund:inneninformation im Abweichungs- (z. B. Verspätungen, Zugänderungen) und Störfall (kurzfristige Krisen, die großflächig Schaden auslösen, wie beispielsweise das Hochwasser im September 2024). Dieses Projekt ist Teil eines konzernweiten Programms zur Steigerung der Resilienz des Bahnsystems, nähere Informationen dazu in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“. Dabei wird unter anderem an der Zentralisierung und kontrollierten Steuerung der Reisendeninformation gearbeitet. Zum Zeitpunkt der Berichtslegung können noch keine weiteren Angaben gemacht und veröffentlicht werden.

Die Beachtung der Menschenrechte steht für den ÖBB Konzern auch im Kontext mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen an oberster Stelle und ist in bestehenden Policies (Code of Conduct, Supplier Code of Conduct, ÖBB internen Gleichstellungspolicy) des ÖBB Konzerns festgeschrieben. Informationen dazu sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ bei „Soziale Mindestschutzstandards“ zu finden. Für das Jahr 2024 wurden keine schwerwiegenden Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Verbindung mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Konzerns erhoben. ESRs S4-1.16.a, b, c, 17, 35

Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen

Je nach Verfahren werden die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen selbst oder über Interessensvertreter:innen (z. B. Österreichischer Behindertenrat) einbezogen. Die Verfahren setzen sich zum Teil aus regelmäßig wiederkehrenden, sowie aus einmaligen Schwerpunkterhebungen zusammen. Details sind den unten stehenden Beschreibungen zu entnehmen. Die Verantwortung für die Durchführung und Einbeziehung der Ergebnisse in das Unternehmenskonzept trägt der zuständige Vorstand. ESRs S4-2.20.a, b, c

Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Kund:innenzufriedenheitsanalyse	Der ÖBB Konzern bezieht seine Kund:innen direkt und laufend mit ein, um ihre Anforderungen und Wünsche besser kennenzulernen. Das umfangreichste Tool dazu ist die Kund:innenzufriedenheitsanalyse, die jährlich mit 8.000 Personen durchgeführt wird. Sie gibt Insights zur Wahrnehmung der Leistungserbringung, zeigt Verbesserungspotenziale auf und lässt Rückschlüsse auf den langfristigen Kund:innenbedarf zu. Die Inhalte können erweitert und vertieft werden, um einen konkreten Bezug auf ermittelte Auswirkungen und ihre Entwicklung zu nehmen.
Marktforschung	Bei merklichen Veränderungen in der Kund:innenzufriedenheitsanalyse gegenüber dem Vorjahr erfassen anlassbezogene qualitative und quantitative Umfragen die Hintergründe. Diese spezifischen Abfragen werden im Laufe des Jahres durch allgemeinere Abfragen ergänzt. Der ÖBB Konzern gibt bis zu 20 Marktforschungen zum Thema Kund:innenzufriedenheit pro Jahr bei unabhängigen Instituten in Auftrag. Die Ergebnisse bilden die Basis für die weitere strategische Ausrichtung und dienen der Ableitung von operativen Maßnahmen.
Vor-Ort-Maßnahmen	Um die Sicherheit der Kund:innen im Zug sicherzustellen, werden sie bei Bedarf vor Ort informiert. Sicherheits- und Verhaltensregeln werden einfach verständlich kommuniziert (Piktogramme), Fahrgastrechte sind ausgehängt, Schutzvorschriften sind zusätzlich online einsehbar. Auch Lautsprecherdurchsagen erhöhen die Sicherheit der Kund:innen. In und um die Bahnhöfe treten Securitys, teilweise in Kooperation mit der Polizei, in Interaktion mit den Fahrgästen, um die Sicherheit am Bahnhof und im Zug zu thematisieren. Auf diese Weise wird auch das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt. Weitere Sensibilisierungs- und bewusstseinsbildende Maßnahmen finden vor Ort, aber auch z. B. in Schulen statt.
Vorfalluntersuchungen	Gesetzlich vorgeschriebene Vorfalluntersuchungen ermöglichen es, Auswirkungen auf die Kund:innen zu erkennen. Nach der Meldung eines Vorfalls – durch Kund:innen oder Mitarbeiter:innen – erfolgt in der eigens dafür eingerichteten Abteilung eine Untersuchung. Wird ein Bedarf erkannt, erfolgt die Ergreifung von Maßnahmen entlang der Strategie.
Einbeziehung von Interessenvertreter:innen	Die ÖBB stehen in engem Austausch mit dem Österreichischen Behindertenrat (ÖBR). Zudem ist der ÖBR aktiv in zahlreiche Projekte und Maßnahmen zur Barrierefreiheit eingebunden und beteiligt sich bereits ab der Planungsphase. Der ÖBR sowie viele weitere Behindertenorganisationen, Interessensvertretungen und Expert:innen werden im Rahmen von Stakeholder:innendialogen eingeladen, über aktuelle und zukünftige Themen im Zusammenhang mit barrierefreier Mobilität zu diskutieren. Dies hat zur Folge, dass die ÖBB über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungen für mobilitätseingeschränkt Reisende umsetzen. Auch ein fachlicher Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum findet im Zuge von Arbeitsgruppen statt.
Kund:innen-Feedback	Über direktes Kund:innenfeedback können Maßnahmen auf ihre Wirkung überprüft werden. Das Feedback holt der ÖBB Konzern z. B. über Zufriedenheitsumfragen ein. Diese erreichen die Kund:innen niederschwellig im Zug, online oder telefonisch, über Kund:innen- und Bevölkerungsbefragungen.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können

Der zentrale Ansatz, um den Bedarf an Abhilfemaßnahmen festzustellen, ist der direkte Kontakt zu den Kund:innen. Ihnen stehen verschiedene, vom ÖBB Konzern eingerichtete und betriebene Kanäle zur Verfügung, um ihre Bedenken zu äußern – unter anderem der ÖBB Kund:innenservice. Die dort eingehenden Anrufe und E-Mails werden systematisch erfasst und ausgewertet, um Bedarfe zu erkennen. Weitere Kanäle, über die Wünsche, Anregungen und Beschwerden eingehen können, sind Reisezentren an größeren Bahnhöfen bzw. auch das Kund:innenservice, an das sich die Kund:innen persönlich wenden können sowie die diversen Social Media Kanäle. Anfragen, die über diese Kanäle eingehen, werden ebenfalls erfasst und ausgewertet und an die jeweils zuständige Teilkonzerngesellschaft weitergeleitet. Aufgrund der frequentierten Nutzung des Kund:innenservices geht der ÖBB Konzern davon aus, dass es dieser Kommunikationskanal bekannt und vertrauenswürdig ist. Um Personen vor etwaigen Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, verfügt der ÖBB Konzern über ein umfassendes Compliance Management System, das im Kapitel E.4 „Governance Informationen“ detailliert beschrieben wird. ESRs S4-3.25.a-d, 26, 32.c

Nichtdiskriminierung

Gehen Hinweise darauf ein, dass ein Angebot oder eine Dienstleistung der ÖBB bestimmte Kund:innengruppen ausschließen könnte, werden diese Hinweise aktuell dezentral analysiert, bei Bedarf in die Strategie übergeleitet und etwaige Maßnahmen organisiert. Im Zuge der Ausarbeitung der Produktportfoliostrategie ist eine Zentralisierung der Prozesse geplant. Die Verantwortung für die Zentralisierung des Prozesses liegt in der Einheit Produkt- und Unternehmensentwicklung.

Werden Bedarfe erkannt und entlang der Strategie Maßnahmen gesetzt, so kann deren Erfolg wiederum anhand der Kund:innenzufriedenheitsanalyse, der Marktforschung und der Auswertung von Feedback auf den oben genannten Kanälen ermittelt werden.

Sicherheit

Das subjektive Sicherheitsgefühl ist maßgebend für einen angenehmen Aufenthalt auf den Bahnhöfen und in den Zügen. Ausgebildetes Sicherheitspersonal der ÖBB-Operative Services ist rund um die Uhr für die Sicherheit am Bahnhof im Einsatz. Im Anlassfall rufen regionale Einsatzkoordinator:innen sowohl stationäre als auch mobile Mitarbeiter:innen hinzu. Auf diese Weise erfolgt eine rasche Hilfeleistung vor Ort. Darüber hinaus können sich Kund:innen mit Anliegen zur Sicherheit direkt an das ÖBB Sicherheitspersonal wenden.

Barrierefreiheit

Durch eine strukturierte Vorgehensweise soll ein umfassendes Verständnis geschaffen und zielgerichtete Handlungen getroffen werden:

Übermittlung von Hinweisen: Wenn auf fehlende Barrierefreiheit (z. B. durch Kund:innenfeedback oder den Österreichischen Behindertenrat –ÖBR) hingewiesen wird, werden von den zuständigen Fachbereichen entsprechende Maßnahmen auf Basis der geltenden Rechtsvorgaben eingeleitet.

Usability-Tests (in Zusammenarbeit mit dem ÖBR): Die Wirksamkeit getroffener Maßnahmen wird durch Usability-Tests überprüft. Auch die Rückmeldungen des ÖBR, als Vertreter der mobilitätseingeschränkten Reisenden, fließen in die Erfolgskontrolle ein. Dies stellt sicher, dass die Maßnahmen tatsächlich zu einer besseren Barrierefreiheit führen.

Schlichtungsverfahren: Kund:innen, die sich benachteiligt fühlen, haben zudem die Möglichkeit, an einem Schlichtungsverfahren gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz teilzunehmen. In diesem Rahmen findet eine Mediation zwischen dem Unternehmen und den betroffenen Kund:innen statt, um gemeinsam Lösungen zu finden. ESRs S4.SBM-3.11

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Konzerns stellen eine wesentliche Stakeholder:innengruppe für den Konzern dar. Die nachfolgenden Ziele unterstützen den Konzern dabei, seine Angebote laufend und langfristig zu optimieren und an die Wünsche und Bedürfnisse der Kund:innen anzupassen. Die Ziele wurden unter anderem mit Hilfe der Ergebnisse der beschriebenen Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen erarbeitet. Des Weiteren ermöglichen diese Mechanismen das Nachschärfen von Zielen, falls sich die Bedürfnisse und Anforderungen der Kund:innen ändern. Die direkte Einbindung der Interessensträger:innen erfolgte bei der Erstellung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, jedoch nicht bei den einzelnen Zielformulierungen. ESRs 4-5.41.a, c, ESRs 2.MDR-T.80.h

Die Erkenntnisse der beschriebenen Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen werden den relevanten internen Bereichen zur Verfügung gestellt. In Verbindung mit den erforderlichen finanziellen Mitteln, die einerseits aus dem bundesseitigen Planungs- und Finanzierungsinstrument (Rahmenplan der ÖBB) bereitgestellt und andererseits durch Abgeltungsbeträge der Verkehrsdienstverträge sowie Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen erzielt werden, schaffen diese Erkenntnisse die Grundlage für die weitere strategische Ausrichtung des Unternehmens. Im Rahmen der jährlichen Budgetplanung bildet diese finanzielle Grundlage die Basis für die Ableitung und Umsetzung konkreter operativer Maßnahmen. ESRs S4-4.34, 37

Die Verwirklichung der untenstehenden Ziele wird durch das regelmäßige Erheben der Zielwerte nachverfolgt. ESRs S4-5.41.b

Ziel ¹⁾	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit	Basisjahr	Basisjahr-wert	Status 2024	Abhilfemaßnahmen-hierarchie ²⁾	Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Verbesserung des Öffentlichen Sicherheitsindex (ÖSX) um 2 % pro Jahr ³⁾	2030	90,7	Index	2019	100	150,1	[1] [2]	S4-K-1	S4-A-3
Verbesserung des Betrieblichen Sicherheitsindex (BSX) um 2 % pro Jahr ⁴⁾	2030	76,4	Index	2012	100	61,9	[1] [2]	S4-K-2	S4-A-2, S4-F-1
Kund:innen-zufriedenheit mit Preis-Leistung (TK Personenverkehr) ⁵⁾	2030	71	%	2024	71	71	[1] [2]	S4-K-4	S4-A-1, S4-A-6
Steigerung der Kund:innen-zufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (TK Infrastruktur) ⁵⁾	2030	+2	Punkte	2023	74	73	[1] [2]	S4-K-5	S4-A-1, S4-A-7
Barrierefreier Bahnfuhrpark Nah- und Fernverkehr (TK Personenverkehr)	2030	92	%	2023	74,6	76,6	[1] [2]	S4-K-3	S4-A-4, S4-A-5
Erhöhung der Barrierefreiheit: bis 2027 können 90 % der Reisenden barrierefrei unterwegs sein (TK Infrastruktur)	2027	+3,5	%	2022	86,5	88,2	[1] [2]	S4-K-3	S4-A-4, S4-A-5

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

²⁾ Stufen Abhilfemaßnahmenhierarchie: [1] Vermeidung, [2] Minimierung, [3] Wiederherstellung und Sanierung, [4] Ausgleich oder Kompensation.

³⁾ Der Basiswert von 100 ergibt sich aus der Summe der gewichteten Ereigniskategorien. Als Basis für die Zielwertberechnung wurde das Jahr 2019 herangezogen und im Jahr 2023 bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben. Berechnung: Aus Teilkonzerngesellschaften und extern (z. B. Polizei) gemeldete Fälle werden ausgehend vom schwerwiegendsten Ereignis in Bezug auf das mögliche Schadenspotenzial (Übergriffe auf Mitarbeiter:innen) abgestuft gewichtet. Je niedriger der Wert, desto besser.

⁴⁾ Ausgangsbasis ist Wert von 2012 mit 100. Der Basis der Zielwertberechnung wurde aus dem 5-Jahresschnitt von 2012 bis 2016 definiert und im Jahr 2023 bis 2030 fortgeschrieben. Berechnung: Der betriebliche Sicherheitsindex berechnet sich aus der Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert. Die Darstellung des Index erfolgt in Punkten, wobei die Entwicklung in Relation zum Bezugspunkt (Ausgangsbasis ist der Indexwert 2012 = 100) dargestellt wird. Je niedriger der Wert, desto besser.

⁵⁾ Die Erhebung erfolgt anhand von Fragebögen (Selbstaussfüller) aus denen sich der KPI-Wert in % (Mittelwert auf 100 % kumuliert) errechnet.

Sonstige Ziele		Konzepte	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Vorreiterrolle Barrierefreiheit	Die ÖBB möchten eine Vorreiterrolle im barrierefreien Bahnverkehr einnehmen. Die Fachbereiche prüfen und setzen daher regelmäßig Verbesserungen um, die über die rechtlichen Grundlagen hinausgehen. Ein besonders hervorzuhebendes Beispiel ist die ÖBB Tochter Arverio Deutschland GmbH, welche bereits zu 100 % barrierefrei ist.	S4-K-3 S4-K-4 S4-K-5	S4-A-4, S4-A-5
Ausbau First und Last Mile Angebote (höhere Auslastung und effizientere Nutzung)	Der ÖBB Konzern bietet ein bedarfsgerechtes sowie ökologisches Mobilitätsangebot inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen für die First und Last Mile. Ihre laufende Weiterentwicklung und der Ausbau von Kooperationen ermöglichen den Kund:innen, die „letzte Meile“ zwischen den klassischen Angeboten des ÖBB Konzerns – wie Zug und Bus – und ihrer Zieldestination unkompliziert zurücklegen können.	S4-K-4 S4-K-5	S4-A-7
Kund:innen-information im Abweichungsfall	Die rechtzeitige und umfassende Kommunikation im Regel- und auch Abweichungsfall mit und vor allem an Kund:innen ist ein wesentliches Thema des ÖBB Konzerns. Der Informationsaustausch auf den dafür zur Verfügung stehenden Kanälen wird stetig verbessert und kontinuierlich weiterentwickelt.	S4-K-4 S4-K-5	S4-A-1

Im Folgenden werden weitere Informationen zu den oben genannten Zielen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen erläutert sowie die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele aufgelistet. Diese Maßnahmen minimieren wesentliche negative Auswirkungen des ÖBB Konzerns auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und erzielen wesentliche positive Auswirkungen. Die Wertschöpfungskette wurde bei der Analyse und Erarbeitung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mitbetrachtet.

Die dargestellten Maßnahmen können die Wertschöpfungskette in unterschiedlichem Ausmaß sowohl direkt als auch indirekt beeinflussen. ERS S4-4.31.a; ERS 2.MDR-A.68.b

Die dargestellten Kanäle und Verfahren geben dem Konzern einerseits die Möglichkeit, die Wirksamkeit seiner gesetzten Maßnahmen und Abhilfemaßnahmen nachzuverfolgen und zu bewerten und andererseits zu erkennen, welche zusätzlichen Maßnahmen erforderlich und angemessen sind, um auf potenzielle oder tatsächliche negative Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen zu reagieren. ERS S4-4.31.d, 32.a, b, c

Ziel:	Verbesserung des betrieblichen Sicherheitsindex (BSX) um 2 % pro Jahr	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Der BSX wird aktuell konzernweit für das ÖBB Schienennetz / Österreich erhoben.	
Methodik ³⁾	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31.03.2023 vereinbart. Die Einführung eines Verbesserungsgebots mit einer Grundspannung von 2 % pro Jahr bildet die Grundlage für den Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern. Der konzernweite betriebliche Sicherheitsindex BSX hat sich im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr 2023 verbessert (-9 / Vj: 71) und liegt somit auch besser als der Zielanspruch. Es gab zwei Zugzusammenstöße in den letzten 12 Monaten. Mit sechs Zugentgleisungen in den letzten 12 Monaten liegen diese unter dem maßgebenden Fünfjahresschnitt.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr	
Maßnahme Maßnahmen-Portfolio zur Reduktion von Signalüberfahrungen ^{5) 6)}	Signalüberfahrungen stellen ein betriebliches Risiko im Eisenbahnverkehr dar und somit ein Sicherheitsrisiko für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen. Ein umfangreiches Maßnahmenportfolio unterstützt den ÖBB Konzern dabei, dieses Risiko zu reduzieren. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem: – Ausbau ETCS (European Train Control System): Das länderübergreifende Zugbeeinflussungssystem soll in Zukunft Signalüberfahrungen verhindern und wird aktuell sowohl fahrzeugseitig als auch auf der Strecke verbaut. – Analyse örtlicher Hotspots und regionaler Unterschiede – Hintergründige Ursachenanalyse durch Befragungen der Mitarbeiter:innen – Probetrieb zur Erfassung der visuellen Aufmerksamkeit/Blickbewegungsmuster der Triebfahrzeugführer:innen – Schulungsmaßnahmen – Weiterentwicklung der Warn-App: Diese ist seit rund vier Jahren bei den ÖBB Triebfahrzeugführer:innen im Einsatz und gibt ein akustisches Warnsignal ab, wenn der Zug gegen ein Halt zeigendes Signal anfährt.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Verbesserung Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen ^{5) 7) 8)}	Österreichweite Maßnahmen im Eisenbahnkreuzungsbereich erhöhen die Sicherheit der Kund:innen zusätzlich: – Auflassung von Eisenbahnkreuzungen: z.B. Ausbau von Über-/Unterführungen – Umrüstungen von nichttechnischen Eisenbahnkreuzungen auf technische Sicherung – Verbesserung Eisenbahnkreuzungssicherung: z.B. gezielter Einsatz von Rotlichtüberwachungsanlagen an definierten Punkten	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Sensibilisierung ⁹⁾	Durch eine verbesserte Informationslage können Kund:innen potentielle Risikosituationen schneller erkennen und sie so vermeiden. Zu diesem Zweck führen die ÖBB Sensibilisierungsmaßnahmen der Öffentlichkeit durch, u. a. im Zuge des „International Level Crossing Awareness Days“ (ILCAD).	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

⁷⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.

⁸⁾ Die beschriebene Maßnahme wurde ergriffen, um das wesentlich Risiko S4-F-1 zu mindern. ERS S4-4.33.a.

⁹⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland und konzernweit.

Ziel:	Verbesserung des Öffentlichen Sicherheitsindex (ÖSX) um 2 % pro Jahr bis 2030	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Das Ziel betrifft Verbraucher:innen und Endnutzer:innen im Inland.	In Umsetzung
Methodik ³⁾	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31.03.2023 vereinbart. Die Einführung eines Verbesserungsgebots mit einer Grundspannung von 2 % pro Jahr bildet die Grundlage für den Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern. Der ÖSX war im Jahr 2024 von einem Anstieg auf 150 (+12 / Vj: 138) Punkte geprägt. Dafür verantwortlich waren unter anderem eine Erhöhung der Anzahl der Sachbeschädigungen sowie Diebstähle an Kund:innen / Reisenden. Insbesondere die organisierte Bandenkriminalität trug maßgeblich zur Erhöhung bei. Bei steigenden Fahrgastzahlen ist auch mit einer Zunahme von Diebstählen zu rechnen. Somit lag der ÖSX 2024 nicht im Zielanspruch.	
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr	
Maßnahme Technische Ausrüstung ^{5) 6)}	Um intentionale Angriffe und Übergriffe, die zu Körperverletzungen und / oder Sachschäden führen können, durch Externe auf Kund:innen zu reduzieren, setzen die ÖBB auf die Ausweitung der Videoüberwachung an Bahnhöfen und in Zügen im Rahmen der datenschutzrechtlichen Möglichkeiten. Zusätzlich werden Security-Mitarbeiter:innen und Zugbegleiter:innen mit Bodycams ausgestattet, um die Aufklärungsrate bei strafrechtlich relevanten Vorfällen zu verbessern.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Zusammenarbeit ^{5) 6)}	Die Zusammenarbeit mit der Polizei umfasst Schwerpunktaktionen an gezielten Hotspots, die Erhebung von Videodaten, den laufenden Informationsaustausch und die technische Unterstützung bei Observationen. Zusätzlich setzt der Konzern auf verstärkte Polizeipräsenz und zur Betreuung von Randgruppen auf die Zusammenarbeit mit sozialen Einrichtungen z. B. Winternothilfe, Kältetelefon, Caritas, etc.), um das subjektive Sicherheitsgefühl der Kund:innen zu verbessern.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Schulungen ^{5) 6)}	Schulungsmaßnahmen sensibilisieren ÖBB Mitarbeiter:innen z. B. zur bewussten Wahrnehmung von tatfördernden Situationen.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Verstärkter Einsatz Sicherheitspersonal ^{5) 6)}	Mehr Sicherheitspersonal u. a. in Nachtzügen und an Bahnhöfen dient der Abschreckung von Täter:innen und steigert das subjektive Sicherheitsgefühl zusätzlich.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ESRs 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (Tochtergesellschaft des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur).

Ziel:	Kund:innenzufriedenheit mit Preis-Leistung (Personenverkehr) auf 71 Punkte im Jahr 2030	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Das Ziel betrifft B2C-Kund:innen der Bahn im Inland.	
Methodik³⁾	Die ÖBB-Personenverkehr AG setzt umfassende Qualitätsstandards für eine hohe Kund:innenzufriedenheit. Um diese zu erreichen bzw. in weiterer Folge konstant zu halten gibt es entsprechende Beurteilungskriterien, die im Zuge des jährlichen Strategie-Reviews mit Vorstandsmitgliedern und Führungskräften der Gesellschaft evaluiert und bewertet werden. Im Jahr 2024 wurden daher die Ziele zur Kund:innenzufriedenheit wie auch zum Unterthema Kund:innenzufriedenheit mit Preis-Leistung auf Basis der Ergebnisse der vergangenen Jahre evaluiert und das Ziel gesetzt, diesen Wert bis 2030 weiterhin konstant zu halten (mindestens über 71 %). Die Kennzahl entwickelt sich planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Entwicklung Produkt-portfolio- strategie ^{5) 6)}	Im Zuge der Erarbeitung der Produktportfoliostrategie wird eine zentrale Einheit geschaffen, die alle Erkenntnisse (aus Kund:innenzufriedenheitsanalyse, Marktforschung, weitere Kanäle) sowie alle Maßnahmen koordiniert und zentral organisiert. Um Daten aus den diversen Tools besser segmentieren zu können, werden Zielgruppen ausgearbeitet und konkretisiert. Das sorgt für eine Verbesserung der Datenqualität und eine zielgerichtete Maßnahmengestaltung. Eine Roadmap zur Verbesserung der Zielgruppendefinition in den Marktforschungen befindet sich in Ausarbeitung.	In Umsetzung – bis Sommer 2025
Maßnahme Zusammenarbeit ^{5) 6)}	Um auch bei der Preisgestaltung der Angebote die Anliegen unserer Kund:innen zu vertreten, steht der ÖBB Konzern im engen Austausch mit dem BMK, den Ländern und den Verkehrsverbünden.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Kund:innen- befragung ^{5) 6)}	Im Rahmen der Kund:innenbefragung werden im Inland auf drei unterschiedliche Arten Daten erhoben: Telefoninterview, Selbstausfüller (schriftliche Fragebögen) und Beobachtung / Mystery-Touren. Die Ergebnisse bieten einen Dreijahresvergleich in allen Teilgesellschaften.	In Umsetzung – jährlich wiederkehrend

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ESRs 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

Ziel:	Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Das Ziel betrifft die B2C-Kund:innen des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur und ihrer zugehörigen Gesellschaften. Das Ziel wurde von den Fachexpert:innen des Stabs Unternehmensentwicklung, basierend auf den Ergebnissen der Befragung von Fahrgästen, erarbeitet und von der verantwortlichen Stabsleitung in der ÖBB-Infrastruktur AG freigegeben.	
Methodik³⁾	Die Kennzahl hat sich 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 etwas verschlechtert (-1). In zwei Bereichen konnten die Anforderungen der Kund:innen dabei nicht vollständig erfüllt werden: Sauberkeit und Erhaltungszustand am Bahnhof, sowie persönliches Sicherheitsgefühl am Bahnhof. Es wird auch im Jahr 2025 stetig daran gearbeitet die Qualität weiter zu verbessern um die Kund:innenzufriedenheit wieder zu verbessern.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Pünktlichkeit ^{5) 6)}	Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätskriterium sowohl für die Kund:innenzufriedenheit als auch für die Nachhaltigkeit. Die Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt innerhalb Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur gesamt im Rahmen des regelmäßigen Steuerkreises Pünktlichkeit und auf Konzernebene im Rahmen des Pünktlichkeitszirkels auf Expert:innenebene bzw. im Lenkungsgremium Pünktlichkeit auf Ebene der Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen. Die Schwerpunktsetzung des Teilkonzerns Infrastruktur liegt bei der laufenden Optimierung der Verfügbarkeit der Anlagen, der zeitgerechten Reinvestition in Anlagen zur Vermeidung von Langsamfahrstellen, der Forcierung von Abweichungsfahrplänen während Bauarbeiten und der operativen Exzellenz in der Disposition.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Deeskalations- und Eigensicherungstrai- ning ^{5) 6)}	Die Zufriedenheit aller Menschen, die sich an den Bahnhöfen aufhalten, hat bei der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG einen besonderen Stellenwert. Diskriminierendes Verhalten würde diesem Ziel augenscheinlich entgegenlaufen und wird daher nicht toleriert. Daher werden regelmäßig alle Mitarbeiter:innen im Sicherheitsbereich in den Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“ und „rechtliche Grundlagen“ – wo es möglich ist sogar unter Einbindung des Innenministeriums – geschult. Sofern es zu Diskriminierungen kommen sollte, werden angemessene Konsequenzen (Abmahnung bzw. Kündigung) gezogen.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ESRs 2.MDR-T.80.j; ESRs 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRs 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRs 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRs 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ESRs 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status ¹⁾
Maßnahme Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen ^{5) 6)}	Auch das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist von besonderer Bedeutung, weswegen die Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen notwendig ist. Jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige mit tödlichem Ausgang. Um diese Unfälle zu vermeiden, gilt es, vor allem Jugendliche zu informieren und entsprechend aufzuklären. Daher startet jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder:innengruppen direkt eingebunden. Zusätzlich werden Schulen im Inland Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen angeboten. Diese dauern eine Schulstunde und werden von speziell geschulten ÖBB Sicherheitsvortragenden gehalten. Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day“ (ILCAD) Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet. 2024 fand aus diesem Anlass eine Sonderzugfahrt der ÖBB-Infrastruktur AG für Fahrschulen auf der Strecke St. Pölten – Scheibbs statt.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Sicherheitsaktionsplan ^{5) 6)}	Bei allen Aktivitäten in der ÖBB-Infrastruktur AG steht Sicherheit immer an oberster Stelle. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in den Sicherheitsaktionsplan. Folgende Schwerpunkte aus dem Sicherheitsaktionsplan sind auch für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen relevant: – <u>Vorbeugung der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen</u> durch Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen, Über- oder Unterführungen von Eisenbahnkreuzungen und Ausbau von technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen. – <u>Reduktion des Entgleisungsrisikos</u> durch die Installation von Zuglaufcheckpoints. – <u>Reduktion des Kollisionsrisikos</u> durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen, Einführung von Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete (Induktive Zugsicherung) und durch den ETCS-Ausbau.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Park & Ride ^{5) 6)}	Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Die ÖBB-Infrastruktur AG plant daher auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.000 Pkw-Stellplätze neu in Betrieb zu nehmen bzw. instand zu setzen. Zudem werden vermehrt Zufahrtssysteme installiert, welche sicherstellen, dass die Park & Ride-Anlagen tatsächlich Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Die Anzahl der zu errichtenden barrierefreien Pkw-Stellplätze richtet sich an die einschlägigen Normen und Regelwerke.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Bike & Ride ^{5) 6)}	Der Neu- / Ausbau von Bike & Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Das Fahrrad ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Bei der Errichtung von neuen bzw. zusätzlichen Bike & Ride-Stellplätzen sind Kooperationen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG mit den involvierten Gemeinden und Ländern (siehe Richtlinie Park & Ride-Anlagen des BMK) zwingend nötig. Pro Jahr sollen laut aktuellem Rahmenplan 2024 bis 2029 im Schnitt etwa 2.000 Stellplätze hinzukommen bzw. bestehende Anlagen erneuert werden. Aktuell setzt die ÖBB-Infrastruktur AG sehr stark auf die Erhöhung der Qualität der Fahrradabstellplätze wie der Überdachung und Doppelstockparkanlagen.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel:	Ausbau barrierefreier Bahn- und Busfuhrpark für B2C Kund:innen	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Das Ziel betrifft den Bahn- und Busverkehr für B2C Kund:innen der ÖBB im In- und Ausland.	In Umsetzung
Methodik ³⁾	Um die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten – also auch für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität – will der ÖBB Konzern das barrierefreie Angebot bis hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit erweitern. Die Kennzahl entwickelt sich planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme struktureller Ausbau ^{5) 6)}	Um die Barrierefreiheit für alle Kund:innen des ÖBB Konzerns zu verbessern, unterliegt die gesamte Fahrzeugflotte einem laufenden Modernisierungsprozess. Im Fokus stehen dabei die Herstellung der Rollstuhlgänglichkeit, die Erfüllung der EU-Vorgaben zum barrierefreien Reisen sowie das optische und akustische Fahrgastinformationssystem. Auch der Ticketerwerb soll barrierefrei werden. Dazu erfolgte 2022 die Ausschreibung einer neuen Generation von Ticketautomaten mit barrierefreier Bedienbarkeit, welche nun seit Mitte 2024 kontinuierlich an Bahnhöfen in Österreich aufgestellt und getestet werden. Damit erfolgt eine schrittweise Ablöse der bestehenden Automaten, bis dahin sorgen folgende weitere Maßnahmen für eine verbesserte Barrierefreiheit: – Ausstattung mit niedrigeren Sockeln für ein leichteres Erreichen der Bedienelemente – Der Kund:innenservice ist via Remote-Verbindung mit den Ticketautomaten verknüpft und kann bei Fragen unterstützen – Modus für „Einfache Bedienung“, damit Kund:innen ein Ticket für eine Fahrt in leichter und einfacher Sprache erwerben können.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

Ziel:	Erhöhung der Barrierefreiheit: Bis 2027 können 90 % der Reisenden barrierefrei unterwegs sein (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Ziel der Barrierefreiheit ist es, die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn gleichermaßen für alle Menschen zu ermöglichen – inklusive Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Das Ziel wurde im Rahmen des Netzentwicklungsplans (NEP 2020) festgelegt und von den Vorstandsmitgliedern beschlossen. Der NEP ist ein wesentliches Steuerungsinstrument, welcher Markt- und Stakeholder:innen-Anforderungen in Relation zum Anlagenbestand sowie zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzt und daraus konkrete Ziele und Maßnahmen ableitet. Im Jahr 2024 profitierten Nutzer:innen von 481 (Vergleich Vj: 452) modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Dementsprechend entwickelt sich die Kennzahl planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	In Umsetzung
Methodik ³⁾		
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Mehr-Sinne-Prinzip ^{5) 6)}	Mit der Berücksichtigung der barrierefreien Planungsgrundsätze wird ein ganzheitliches und nachhaltiges Mobilitätsangebot im gesamten Netz der ÖBB. Dabei ist die Umsetzung des Mehr-Sinne-Prinzips – das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne: Sehen, Hören und Tasten angesprochen werden müssen – bei der Information- / Wegeleitung bzw. baulichen Gestaltung wesentlich.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme moderne und barrierefreie Verkehrsstationen ^{5) 6)}	Laufende Investitionen in moderne, barrierefreie Verkehrsstationen des Personenverkehrs (VKS-P), die als Mobilitätsdrehscheiben zwischen den einzelnen Systemen (wie Umsteigerelation innerhalb des öffentlichen Verkehrs z. B. Schiene – Bus oder auch mit Individualverkehr, wie Schiene – Pkw) und innerhalb des Systems Bahn fungieren.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland und konzernweit.

Ziel:	Vorreiterrolle Barrierefreiheit weiter ausbauen	Status ¹⁾
Zielumfang ²⁾	Dieses Ziel betrifft den gesamten ÖBB Konzern (In- und Ausland).	In Umsetzung
Methodik ³⁾	Um die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten – also auch für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität – will der ÖBB Konzern das barrierefreie Angebot bis hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit erweitern.	
Wesentliche Änderungen ⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Etappenplan ^{5) 6)}	Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und Expert:innen den Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) für den ÖBB Konzern gesamthaft entwickelt. Die im Etappenplan (2006 bis 2015) enthaltenen Maßnahmen wurden mit den Behindertenorganisationen diskutiert. Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMK für Österreich gemäß TSI-PRM59 herausgegeben und veröffentlicht hat. 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis 2027 in Form von Stakeholder:innen-Dialogen, bei denen unter anderem Vertreter:innen der Behindertenorganisationen und des Parlaments anwesend waren, vorgestellt und diskutiert. Dieser Informations- und Abstimmungsprozess erfolgt in Abständen von ein bis zwei Jahren und fand zuletzt im Herbst 2023 statt.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Technische Weiterentwicklung des Online-Angebots ^{5) 7)}	Auch die Onlineservices der ÖBB werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit laufend verbessert. Die technische Weiterentwicklung stellt sicher, dass Services wie die Website oder die ÖBB App weiterhin kompatibel mit den gesetzlichen Anforderungen des Web-Zugänglichkeits-Gesetzes sind. Dabei erfüllt der Konzern die rechtlichen Vorgaben der Web Content Accessibility Guidelines (WCAG).	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Schulungen ^{5) 6)}	Die regelmäßige Schulung aller Mitarbeiter:innen in der Begleitung von Menschen mit Behinderung unterstützt beim Abbau von Barrieren, beim Angebot eines inklusiven und respektvollen Serviceerlebnis und bei den konzernweiten Anstrengungen, die Bedürfnisse aller Kund:innen bestmöglich zu erfüllen.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Vorbereitung auf Gesetzesänderung ^{5) 7)}	Der ÖBB Konzern bereitet sich vorab auf kommende Gesetzesänderung vor (z.B. Aktualisierung des Nationalen Integration Plans (NIP) und des European Accessibility Act EAA), um bei deren Inkrafttreten etwaige Änderungen effizient implementieren zu können.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Konzernplattform Barrierefreiheit ^{5) 7)}	2012 wurde die Konzernplattform Barrierefreiheit gegründet, um eine konzernweit einheitliche Umsetzung von Barrierefreiheit für Mobilitätskund:innen zu gewährleisten. Als strategische Steuerungsplattform verfolgt sie das Ziel, die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sicherzustellen. Hier arbeiten Expert:innen aus verschiedenen Teilkonzerngesellschaften zusammen und tauschen sich regelmäßig aus. Mindestens zweimal jährlich finden Sitzungen der Konzernplattform statt, um den fachlichen Dialog zu fördern.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ESRS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ESRS 2.MDR-T.80.a, f ⁴⁾ ESRS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

⁷⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland und konzernweit.

Ziel:	Ausbau First und Last Mile Angebote (integrierte Mobilität weiter forcieren)	Status ¹⁾
Zielumfang²⁾	Ziel ist der Aufbau der First- und Last-Mile-Angebote vom und zum Bahnhof in Österreich	
Methodik³⁾	Die Reiseketten von Fahrgästen im Öffentlichen Verkehr auch über den Bahnhof hinaus zu denken und Lösungen für die erste und letzte Meile zu entwickeln, war die Aufgabenstellung eines interdisziplinären Teams, zusammengesetzt aus Mitarbeiter:innen mehrerer Konzerngesellschaften, im Rahmen des konzerninternen Innovationsprogramms. Seit dem Abschluss des Programms wird der Ausbau der First und Last Mile Angebote als MaaS Ökosystem (MaaS = Mobility as a Service) im Konzern weiterverfolgt. Dafür arbeiten die Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG (Fachbereich New Mobility & 360°), Österreichische Postbus AG und Rail Equipment GmbH & Co KG gemeinsam am Ausbau und Betrieb der jeweiligen Mobilitätsservices und -produkte.	In Umsetzung
Wesentliche Änderungen⁴⁾	Keine Änderung zum Vorjahr.	
Maßnahme Postbus Shuttle⁵⁾	Das Postbus Shuttle soll die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen speziell im ländlichen und suburbanen Raum abdecken. Es ergänzt den bestehenden öffentlichen Verkehr und schafft dort neue Verbindungen, wo bislang kein Angebot besteht.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme Rail & Drive^{5) 7)}	Unter der Marke „ÖBB Rail & Drive“ werden Fahrzeuge den Bahnkund:innen zur Verfügung gestellt. Dies vereinfacht den Zugang zum Bahnsystem, steigert die Kund:innenzufriedenheit und erhöht die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Dieses System wird kontinuierlich verbessert und weiter ausgebaut.	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt
Maßnahme ÖBB 360°^{5) 8)}	Das niederschwellige Angebot für die erste und letzte Meile verbessert das Mobilitätsangebot für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen. Dazu zählen: – Einfache Buchbarkeit von Tickets der gesamten Mobilitätskette in der wegfinder App – Entwicklung von maßgeschneiderten Mobilitätskonzepten in Kooperation mit Städten, Gemeinden, Tourismusregionen und Unternehmen – Bereitstellung von Mobilitätsservices (E-Scooter, Bike-Sharing, Car-Sharing, Shuttle Services)	In Umsetzung – zeitlich unbegrenzt

¹⁾ ERS 2.MDR-T.80.j; ERS 2.MDR-A.68.e ²⁾ ERS 2.MDR-T.80.c ³⁾ ERS 2.MDR-T.80.f,a ⁴⁾ ERS 2.MDR-T.80.i, j ⁵⁾ ERS 2.MDR-A.68.a, b, c.

⁶⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland für die Österreichische Postbus AG.

⁷⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland für die ÖBB-Infrastruktur AG.

⁸⁾ Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland für die ÖBB-Personenverkehr AG.

Die in diesem Kapitel dargestellten Maßnahmen umfassen solche, die positive Auswirkungen sukzessive erweitern und negative minimieren. Darüber hinaus verfügt der ÖBB Konzern über Abhilfemaßnahmen, um den ad-hoc auftretenden, negativen Auswirkungen schnell und unkompliziert begegnen. Kommt es z. B. zu Beeinträchtigungen im Reiseablauf oder zu Sicherheitsvorfällen, greifen festgelegte Prozesse, welche die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen bestmöglich unterstützen. Diese umfassen u.a. Hilfeleistungen wie Mahlzeiten, Erfrischungen, Unterbringungen oder Erstattungen im Verzögerungs- oder Verspätungsfall sowie Haftungen im Schadensfall.⁴⁶ Da hohe Preise ebenfalls eine negative Auswirkung auf die Kund:innen haben können, deckt das Angebot des ÖBB Konzerns ein breites Preisspektrum ab und zielt auf unterschiedliche Nutzer:innengruppen und ihre Bedürfnisse ab. Verschiedene Vorteilskarten sowie Ticketaktionen, Sparschiene-Tickets oder auch das Interrail-Ticket geben den Kund:innen die Möglichkeit, das preislich für sie attraktivste Angebot zu finden⁴⁷. ERS S4-4.31.b, c

⁴⁶ Angabe in Zusammenhang mit den negative Auswirkungen S4-A-1, S4-A-2, S4-A-3.

⁴⁷ Angabe in Zusammenhang mit der negativen Auswirkung S4-A-6.

Unternehmensspezifische Informationen

Als Konzern der Mobilitätsdienstleistungen anbietet, sind nachfolgende Kennzahlen für das Verständnis der Geschäftstätigkeiten des ÖBB Konzerns notwendig.

Unternehmensspezifische Kennzahlen zu Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl Bike & Ride Stellplätze ¹⁾	52.966	51.549	1.417	3 %
Neue Errichtung / Instandhaltung von Bike & Ride Stellplätzen pro Jahr ¹⁾	2.419	2.356	63	3 %
Anzahl Barrierefreie Bahnhöfe ²⁾	481	452	29	6 %
Anzahl Rail & Drive Stationen ¹⁾	51	48	3	6 %
Anzahl Rail & Drive Fahrzeuge ¹⁾	412	400	12	3 %
Anzahl Rail & Drive E-Fahrzeuge ¹⁾	71	57	14	25 %
Pkm PV Schiene Gesamt (Nah- und Fernverkehr; In- und Ausland; inkl. IC-Busse) in Mio. ³⁾	15.263,2	14.647,5	615,7	4 %
Gefahrene Kilometer pro Tag Straße (Postbus und CSAD) ³⁾	474.189	473.745	442,0	0 %

¹⁾ Unternehmensspezifische Angabe in Zusammenhang mit IRO S4-A-7 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

²⁾ Unternehmensspezifische Angabe in Zusammenhang mit IRO S4-A-4 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

³⁾ Unternehmensspezifische Angabe in Zusammenhang mit IRO S4-A-5 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

Weitere Informationen für einen sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb

Ein sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Bahnbetrieb ist entscheidend für die Kund:innenzufriedenheit und die Effizienz des gesamten Verkehrssystems. Im Jahr 2024 waren 93,6 % (Vj: 95 %) der ÖBB Züge im Personenverkehr pünktlich, wovon 78,2 % (Vj: 80,3 %) der ÖBB Züge im Fernverkehr und 94,3 % (Vj: 95,7 %) der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich waren. Die Züge der Rail Cargo Austria AG verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 76,1 % (Vj: 78,4 %).⁴⁸ Davon betroffen sind im Vergleich zu den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wie sie unter S4 beschrieben sind, nur Endkunden (im Sinne von Unternehmen) wenn bestellte Gütertransporte nicht rechtzeitig ans Ziel kommen. Die Pünktlichkeit im Jahr 2024 war wesentlich durch Herausforderungen in der Fahrzeugverfügbarkeit, durch das ambitionierte Bauprogramm am Bestandsnetz und durch den nach wie vor starken negativen Einfluss der Nachbarbahnen auf das System beeinflusst. Zusätzlich wirkten sich Extremwetterereignisse deutlich negativ auf die Gesamtpformance aus.

In Folge der Umsetzung des Bauprogramms (Rahmenplan) sowie des laufenden Substanzerhalts galt es, die Einschränkungen und Abweichungen aus der Abwicklung dieser Baustellen so gering wie möglich zu halten. Eine in diesem Zusammenhang bereits in den Vorjahren eingeführte Maßnahme war die konsequente Erstellung von Abweichungsfahrplänen, diese wurde im Jahr 2024 fortgeführt.

Nach wie vor wirkt sich die nicht zufriedenstellende Performance einzelner Nachbarbahnen auf die Pünktlichkeit von Fernverkehrslinien auf den nationalen Hauptachsen aus. Durch gezieltes Brechen (Kurzführung von Linien) einzelner Züge auf österreichischer Seite konnte der Einfluss auf die Pünktlichkeit etwas minimiert werden. Dennoch sind die negativen Auswirkungen der Grenzverspätungen nach wie sehr hoch und mit einem Anteil von ca. einem Drittel ein Treiber der Unpünktlichkeit im ÖBB Fernverkehr. Auch der Güterverkehr kämpft auf Grund seiner internationalen Ausrichtung stark mit den Einflüssen einzelner Nachbarbahnen.

Das Jahrhunderthochwasser im September 2024 führte zu beispiellosen Beschädigungen an den Infrastrukturanlagen auf der Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten. Das Hochfahren des Betriebes konnte abhängig von der Wiederverfügbarkeit der Anlagen in mehreren Stufen erfolgen. Erst mit der durchgehenden Herstellung der Zweigleisigkeit auf der alten Westbahnstrecke über Rekawinkel konnte der Fahrplan wieder stabilisiert werden. Bis dahin kam es über rund vier Wochen zu erheblichen Verspätungen und Zugausfällen und damit einem großen negativen Einfluss auf die Performance.

In Zukunft wird es entscheidend sein, die Resilienz des Bahnsystems zu stärken, insbesondere vor dem Hintergrund massiv steigender Zugkilometerleistungen, dem weiter zunehmenden Bauprogramm und den Auswirkungen auf Grund von Extremwetterereignissen. Es braucht daher eine engere Zusammenarbeit zwischen den Nachbarbahnen, wirksame Investitionen in die Resilienz gegenüber Naturgefahren, eine kundenorientierte Maßnahmenplanung entlang der europäischen Korridore, ausreichend Puffer und Reserven im Fahrplan und Fuhrpark sowie weitere Umsetzungsschritte in der Digitalisierung der Betriebsführung.

⁴⁸ Die angeführten Kennzahlen zur Pünktlichkeit werden unbereinigt im Hinblick auf die Extremwetterereignisse im Herbst 2024 berichtet.

E.4. Governance Informationen

G1 Unternehmensführung

Im Rahmen einer verantwortungsvollen Governance verfolgen die ÖBB eine Ausrichtung, die auf Transparenz, Integrität und nachhaltigem Erfolg basiert. So setzt der Konzern auf eine werteorientierte Unternehmenskultur, sorgt für die Einhaltung rechtlicher Vorgaben und den konsequenten Schutz von Hinweisgeber:innen. Durch Lobbying bringen die ÖBB ihre Expertise in politische Entscheidungsprozesse ein, um faire Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr zu fördern. Zudem werden langfristige und stabile Lieferantenbeziehungen gepflegt, um den reibungslosen Ablauf in den vielfältigen Bereichen des Konzerns zu gewährleisten.

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane sowie deren Zusammensetzung, Aufgaben und Zuständigkeiten und ihr Fachwissen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte sowie Aspekte der Unternehmensführung werden in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Governance“ bei „Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane“ dargestellt. ESRs G1.GOV-1.5.a, b

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in Kapitel E.1 „Allgemeine Angaben“ unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“ abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. ESRs G1.IRO-1.6

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf Umweltverschmutzung im Sinne der ESRs wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern.

Aus den Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken sind folgende Ergebnisse für den ÖBB Konzern hervorgegangen:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Unternehmenskultur				
G1-A-1	Die Verankerung von Verantwortlichkeiten und Strukturen in Form von Policies, Organisationshandbüchern etc. gewährleistet das gemeinsame Handeln entlang der festgesetzten Unternehmenswerte und -strategien.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
G1-A-2	Eine fehlende Unternehmenskultur führt zu Desorganisation und mangelnder Zielklarheit, dies kann sich negativ auf die Produktivität auswirken. Ohne eine einheitliche Kultur können ethische Standards und Verantwortlichkeiten unklar sein, dies begünstigt Fehlverhalten oder Regelverstöße. (potenziell)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
G1-F-1	Die Nichtumsetzung von gesetzlichen Anforderungen kann zu Strafzahlungen, Imageschäden und Bonitätsschäden führen.	Risiko	Mittelfristig	
Unterthema: Schutz von Hinweisgeber:innenn (Whistleblower:innen)				
G1-A-3	Entgegen den regulatorischen Vorgaben wird die Anonymität von Hinweisgeber:innen nicht gewahrt und / oder werden unzulässige (Vergeltungs-)Maßnahmen gegen Hinweisgeber:innen ergriffen. (potenziell)	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRs 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRs gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRs 2.SBM-3-48.g.

³⁾ ESRs 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Korruption und Bestechung				
G1-A-4	Ein fehlendes Compliance-Management kann zu einem Arbeitsumfeld führen, das von Unsicherheit und Misstrauen geprägt ist. Mangelnde Transparenz und unklare Regeln fördern potenziell unethisches und unter Umständen strafrechtlich relevantes Verhalten und erschweren es den Mitarbeiter:innen, sich an Standards zu orientieren, was ihre Motivation und Produktivität beeinträchtigt. (potenziell)	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
G1-A-5	Unklare Compliance-Richtlinien sowie fehlende Überwachung machen interne Prozesse anfällig für Unregelmäßigkeiten, Betrug und Korruption. Dies kann zu Fehlentscheidungen, Ressourcenverschwendung und einem Verlust der organisatorischen Integrität führen.	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
G1-F-2	Durch Fehlverhalten kann es zu Kartellrechtsverstößen und Strafzahlungen kommen.	Risiko	Kurzfristig	
Unterthema: Politisches Engagement				
G1-A-7	Lobbying und Verankerung von Positionen und Änderungsanträgen in der EU, um bahnrelevante Initiativen voranzutreiben, unterstützen Klimaschutz und forcieren Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Richtig eingesetzt, kann Lobbying nicht nur dem Unternehmen, sondern auch der Gesellschaft und der Umwelt zugutekommen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
G1-A-8	Ohne klare Verhaltensregeln entsteht der Eindruck von Intransparenz oder unethischen Praktiken, was Misstrauen gegenüber den Lobbying-Aktivitäten des Unternehmens fördert. (potenziell)	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
G1-A-9	Die Mitgliedschaft in Bahninteressengruppen steigert den inhaltlichen Austausch, treibt die Anliegen des ÖBB Konzerns voran und bietet die Möglichkeit, Partner für gemeinsame Anliegen (Klimaschutz, Investitionen in Öffentlichen Verkehr) zu finden.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
G1-A-10	Durch die Mitgliedschaften in Bahninteressengruppen führen Kompromisse zu einer Aufweichung der Position und der Eigeninteressen des ÖBB Konzerns.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3-48.g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ^{1) 2)}	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance ³⁾	Zeithorizont ³⁾	Angaben zur Wertschöpfungskette bei Auswirkungen ³⁾
Unterthema: Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken				
G1-A-11	Lücken in den rechtlichen Vorgaben bzw. der Umsetzung der rechtlichen Vorgabe, können zu unethischem Verhalten, wie Ausbeutung von Arbeitskräften in der Lieferkette des ÖBB Konzerns führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette
G1-A-12	Die proaktive Unterstützung durch den ÖBB Konzern, offene Zusammenarbeit sowie klare, einheitliche Vorgaben fördern Engagement bei den Lieferant:innen. Wodurch die Einhaltung der Vorgaben verbessert, nachhaltige Partnerschaft aufgebaut, Planungssicherheit und wirtschaftliche Stabilität bei den Lieferanten ermöglicht wird.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte Wertschöpfungskette – Nachgelagerte Wertschöpfungskette
G1-F-3	Durch Lieferengpässe bei Instandhaltungsmaterialien / Ersatzteilen / chemischen Stoffen kann es zur Störung des Betriebs durch Mangel an Betriebsmitteln und damit zum Ausfall von Dienstleistungen gegenüber den Kund:innen der ÖBB kommen. Dadurch kann ein Image- und finanzieller Schaden (Pönalen für nicht erbrachte Leistungen) für den ÖBB Konzern entstehen.	Risiko	Kurzfristig	

¹⁾ Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen ESRS 2.SBM-3.48.c.

²⁾ Aufgrund der Erstanwendung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS gibt es keine Änderungen zum vorangegangenen Berichtszeitraum ESRS 2.SBM-3-48.g.

³⁾ ESRS 2.SBM-3.48.c.

Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung



WIR vor Ich	Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen	Initiative ergreifen	Sicherheit leben
Team- und Kooperationsfähigkeit • Bereichsübergreifend agieren • Gesamtnutzen im Auge haben • Zielgerichtet Gesamtlösungen erzielen • Vielfältige Perspektiven bei der Lösung von Aufgaben zulassen und wirksam nutzen • Information weitergeben • Team entwickeln • Zeit für Anliegen nehmen • Austausch fördern • Andere motivieren Kommunikationsfähigkeit • Unangenehme Themen sachlich ansprechen • Aktiv zuhören • Wertschätzender und respektvoller Umgang • Verbundenheit mit ÖBB zeigen • Optimismus vermitteln	Kund:innenorientierung • Kund:innenorientierung beweisen • Kund:innenbelange priorisieren • Kund:innenorientierung einfordern Leistungsorientierung • Kurzfristige Ziele festlegen • Ziele kontrollieren • Erwartungen kommunizieren • Standards einfordern • Kostenbewusstsein einfordern • Ambitionierte Ziele setzen • Kostenbewusstsein beweisen Zuverlässigkeit • Vereinbarungen festhalten • Verantwortungsbewusstsein beweisen	Engagement zeigen • Eigeninitiative zeigen • Innovatives Verhalten zeigen • Entscheidungen treffen und dazu stehen Lernbereitschaft • Sich offen für Veränderungen zeigen • Interesse an neuen Technologien zeigen • Kritik / Feedback offen annehmen und für eigene Entwicklung nutzen • Ideen zur Verbesserung erfragen • (Fach)Wissen aufbauen • Wissen weitergeben	Regelkonformes Arbeiten • Regeln und Vorschriften verstehen und einhalten • Regelverstöße erkennen • Schutzausrüstung konsequent verwenden • Ordnung halten Aufmerksamkeit und Achtsamkeit • Aufmerksam, wachsam & vorbereitet sein • Konzentriert arbeiten & nicht ablenken lassen • Nicht nur auf sich selbst, sondern auch auf andere achten • Risiken am Arbeitsplatz erkennen • Gefahrenquellen beseitigen • Unsichere Handlungen & Situationen erkennen und ansprechen

Die Unternehmenswerte und die ihnen untergeordneten Unternehmenskompetenzen bilden die Basis für die Zusammenarbeit und den Umgang der ÖBB Mitarbeiter:innen untereinander. Sie fördern die Identifizierung mit den ÖBB und geben eine Orientierungshilfe bei Handlungsentscheidungen.

Die Kultur in einem Unternehmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie kann den Erfolg des Unternehmens hemmen oder fördern. Die Verbesserung der Produktivität und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit geht bei den ÖBB auch immer mit der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur einher, denn gemeinsame Werte verbinden, geben Identität, schaffen Verbindlichkeit und Verlässlichkeit.

Daher sollen die oben dargestellten vier ÖBB Unternehmenswerte und die davon abgeleiteten Unternehmenskompetenzen / Verhaltensstandards den Umgang miteinander unterstützen und Zusammenarbeit weiterentwickeln. Die ÖBB Werte sollen aber auch eine Orientierungshilfe bei Entscheidungen sein und die Identifikation mit den ÖBB fördern. Die Unternehmenswerte werden im ÖBB Intranet sowie im ÖBB-eigenen Führungskräftehandbuch zur Verfügung gestellt und sind somit für alle ÖBB Mitarbeiter:innen zugänglich. Die finale Definition erfolgte im Jahr 2019. Unter der konzernweiten Einbindung von Mitarbeiter:innen wurden Deskresearch, qualitative Interviews und eine umfassende Datenanalyse durchgeführt. Am Ende dieses Prozesses wurden drei unterstützende Initiativen festgelegt, die den Beginn der gemeinsamen Werte markierten:

- Mit dem „Purpose ÖBB“ wurden die gemeinsame Unternehmens-DNA und Konzernidentität definiert und die Idee für das WIR-Gefühl geschaffen.
- Der „Kulturwandel“ stellte die Maßnahmen zur Erreichung dieses WIR-Gefühls in den Fokus – sowohl auf Mitarbeiter:innen – als auch auf Führungsebene.
- Bei „Markenkern und Employer-Branding“ wurden Strategien erarbeitet, um passende Mitarbeiter:innen zu finden, die die definierten Werte teilen.

Im Rahmen des jährlich stattfindenden Mitarbeiter:innengesprächs ist die Umsetzung der gemeinsamen Werte und Kompetenzen Teil der Evaluation. Maßnahmen zur Förderung oder Stärkung der Kompetenz werden im Zuge dieser gegebenenfalls festgelegt. ESRS G1-1.9

Personen, die sich in der Umsetzung der Werte und damit in ihrer Arbeit für die ÖBB besonders hervortun, werden seit 2018 mit dem ÖBB Mitarbeiter:innen-Award in sieben Kategorien geehrt: Kolleg:in des Jahres, (Projekt-)Team des Jahres, Bestes Service / Beste Leistung für ÖBB Kund:innen, Innovation des Jahres, Lehrling des Jahres, Die gute Tat (umfasst u. a. Diversity, CSR, Nachhaltigkeit), Sicherheitsvorbild des Jahres, Qualitätsvorbild des Jahres. ESRS G1-1.9

Es werden regelmäßige Schulungen durchgeführt, um die Unternehmenskultur unter den Mitarbeitenden gezielt unter den Mitarbeitenden zu fördern und zu verankern. Mit dem E-Learning „Die Welt der ÖBB – ein kompakter Überblick über den Konzern“ wird den neu in den ÖBB Konzern aufgenommenen Mitarbeiter:innen ein Einblick in die Vision, Mission und Strategie des ÖBB Konzerns, die vier Unternehmenswerte und die dazugehörigen Verhaltensstandards sowie die einzelnen ÖBB Gesellschaften und ihre Aufgaben im Konzern vermittelt. Zusätzlich dazu sind die ÖBB Unternehmenswerte vor allem in den unterschiedlichsten Führungskräfte-schulungen sowie in der jährlichen Vorbereitung auf die Mitarbeiter:innen-gespräche enthalten. ESRS G1-1.10.g

Compliance

Compliance ist für die Prävention, die Früherkennung sowie für die Aufklärung von Sachverhalten mit Bezug zu Wirtschaftskriminalität und Korruption zuständig. Das für die Untersuchung der Compliance-relevanten Meldungen zuständige Compliance-Office des ÖBB Konzerns ist in der ÖBB-Holding AG angesiedelt und wird vom weisungsfreien Chief Compliance Officer geleitet. Zusätzlich sind in den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG und Rail Cargo Austria AG weisungsfreie Compliance-Officer organisatorisch und dienstrechtlich verankert. Das Compliance-Office ist vorwiegend für die Prävention, die Früherkennung sowie für die Aufklärung von Sachverhalten mit Bezug zu Wirtschaftskriminalität und Korruption zuständig.

Alle Organe und Bedienstete des ÖBB Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen und die Definition der „risikobehafteten Funktionen“ erfüllt wird. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct⁴⁹ des ÖBB Konzerns. Dieser Verhaltenskodex ist für alle Geschäftsleitungsorgane, Führungskräfte und Mitarbeiter:innen verbindlich. Er erklärt und ergänzt geltende Gesetze, beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und stellt die wesentlichen Elemente der Unternehmenskultur dar. Er ist sowohl im Intranet als auch öffentlich im Internet zugänglich. ESRS G1-1.10.h

Als Antikorruptionsstelle zählen zu den Aufgaben von Compliance insbesondere die Beratung und Unterstützung bei der Auslegung und der praktischen Anwendung der Verhaltensregeln betreffend Korruption und andererseits die Durchführung von Schulungen für Mitarbeiter:innen zur Korruptionsbekämpfung.

⁴⁹ https://konzern.oebb.at/de/dam/jcr:8ab3fa09-25b2-4670-87e4-0ecdc89e775e/Code_of_Conduct_D_2020_ohneVerweise_V05.pdf

Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)

Interne und externe Hinweisgeber:innen können Sachverhalte jederzeit an die Compliance-Organisation melden. Im ÖBB Konzern ist zu diesem Zweck ein Hinweisgeber:innensystem⁵⁰ eingerichtet. Es ermöglicht die Entgegennahme und Bearbeitung von Hinweisen über regelwidriges Verhalten – in strukturierter und vertraulicher Form und unter Wahrung der Anonymität. Zusätzlich können Meldungen telefonisch, per Post, per Mail und persönlich (jedenfalls vertraulich) erfolgen. Compliance verantwortet die Entgegennahme, Sichtung und gegebenenfalls Verteilung der Hinweise. Das Hinweisgeber:innensystem wurde auf Basis der Vorgaben des Hinweisgeber:innenschutzgesetzes und der EU-Richtlinie 2019/1937 implementiert. ESRS G1-1.10.a, c, e, 11

Das Compliance-Office ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Identitäten hinweisgebender Personen sowie der im Hinweis allenfalls genannten betroffenen Personen streng vertraulich zu behandeln und zu schützen. Gemäß den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sind jegliche nachteilige Maßnahmen, welche sich gegen die hinweisgebende Person richten, zu unterlassen. ESRS G1-1.10.c

Reden ist Gold!

Anonymes Whistleblower-System bei Korruption und Wirtschaftskriminalität!

Jetzt Missstände aufdecken und dabei helfen, die Unternehmenskultur nachhaltig zu verbessern:



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

© oxinoki / stock.adobe.com

Konzerninterner Aufruf zur Unterstützung bei der Aufdeckung von eventuellen Missständen.

⁵⁰ <https://www.bkms-system.com/bkwebanon/report/clientInfo?cin=ry8sbj&c=1&language=ger>

Verfahren zur Verhinderung, Aufdeckung, Untersuchung und Weiterverfolgung von Meldungen

Das umfassende Compliance-Management-System des ÖBB Konzerns stellt sicher, dass die geschäftlichen Tätigkeiten des ÖBB Konzerns den rechtlichen Vorgaben entsprechen.

Compliance-Ziele / Compliance-Kultur / Compliance-Organisation		
Prävention	Früherkennung	Reaktion
Vorschriften und Verfahren	Sanktionen und Fraud-Management	Hinweisgeber:innen
Schulungen	Anlassunabhängige Audits	Fallverfolgung
Beratung	Gefährdungsanalyse	Remediation
Kommunikation		
Compliance-System-Audits		

Das Compliance-Office ist verpflichtet, Compliance-relevanten Hinweisen konsequent nachzugehen, um so etwaige Missstände zu beheben. Die Untersuchungsbeauftragten handeln im Auftrag und in Abstimmung mit dem Chief Compliance Officer. Ein Einfluss anderer Führungskräfte auf die Untersuchungsbeauftragten ist ausgeschlossen. Die Ergebnisse führen zu Empfehlungen hinsichtlich Verbesserungspotenzialen sowie zu treffenden Sanktionen. Die Fallverfolgung und Dokumentation des Sachverhaltes erfolgen objektiv und unter Beachtung der Unschuldsvermutung. Die Daten aus Hinweisen und daraus folgenden Compliance-Untersuchungen werden als sensible Daten gewertet, die einem besonderen Vertrauensschutz unterliegen. Die revisionssichere Software erfüllt die rechtlich vorgegebenen Kriterien des Datenschutzes und die definierten Kriterien der Datensicherheit.

Das Compliance-Office ist bestrebt, das Compliance-Management-System laufend und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben zu evaluieren. Dazu nehmen Compliance-Mitarbeiter:innen an ausgewählten Veranstaltungen teil. Die Compliance-Organisation legt den Aufsichtsorganen einmal jährlich einen umfassenden Bericht über alle Compliance-Tätigkeiten und Untersuchungshandlungen im ÖBB Konzern vor. Weiters wird der berechnete Personenkreis laufend während des Jahres entsprechend adressiert. ESRs G1-3.18

Sensibilisierung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation ist es, die ÖBB Mitarbeiter:innen langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen zu sensibilisieren. Es werden zielgruppen- und risikoorientierte Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen durchgeführt. Sie finden als Präsenzveranstaltungen, Schulung mittels Videokonferenz und in Form eines alle drei Jahre neu gestalteten und ausgerollten E-Learning-Programms statt. ESRs G1-3.20, 21.a

Im Rahmen der Schulungen werden schwerpunktmäßig insbesondere folgende Themenbereiche zur Vermittlung der Compliance-Konzepte abgedeckt: Korruption (u. a. Bestechung, Bestechlichkeit, Vorteilszuwendungen), Interessenkonflikte (insbesondere im Zusammenhang mit Vergaben), Wirtschaftskriminalität, Nebenbeschäftigungen und Whistleblower:innen-System. ESRs G1-3.21.a

Aufgrund der Amtsträgereigenschaft können alle ÖBB Mitarbeiter:innen als Personen in risikobehafteten Funktionen angesehen werden. Über 90 % aller ÖBB Mitarbeiter:innen mit eigener ÖBB E-Mail-Adresse werden von den angebotenen Schulungsprogrammen (persönliche Schulung oder / und E-Learning) erfasst, darunter auch die als Mitglied eines Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgan identifizierten Personen. Gemäß der Definition im ÖBB Konzern fallen darunter die Aufsichtsrät:innen der ÖBB Gesellschaften sowie Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen und Führungskräfte aller Managementlevels (Steuerungsebenen A und B). ESRs G1-3.21.a, b, c

Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Kalenderjahr 2024 gab es keine Verurteilungen von ÖBB Mitarbeiter:innen in Zusammenhang mit Korruptionstatbeständen im Sinne des österreichischen Strafgesetzbuchs. ESRs G1-4.24.a

Maßnahmen, um gegen Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung vorzugehen, umfassen unter anderem ESRs G1-4.24.b:

- personelle und arbeitsrechtliche Maßnahmen
- systemische und prozessuale Maßnahmen, z. B.:
 - Laufende Anpassung interner Prozesse und Regelwerke auf Grundlage von Erkenntnissen der Fallverfolgung
 - Themenschwerpunkte bei Compliance-Schulungen
 - Durchführung außerordentlicher Revisionsprüfungen
 - Compliance-Gefährdungsanalysen

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Die Lobbyingtätigkeiten der ÖBB sind darauf ausgerichtet, Expertise und Perspektive des Konzerns in politische Entscheidungsprozesse einzubringen, um so faire Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Österreich und der EU zu schaffen.

Im Geschäftsjahr 2024 haben die ÖBB ihre Expertise bei der Novelle des nationalen Eisenbahngesetzes eingebracht – mit dem Ziel, die Maximierung von Trassenkapazität durch Systemtrassenplanung für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen. Dies ist entscheidend, um ausreichend Umleitungsmöglichkeiten für ÖBB Verkehre in Hinblick auf die bevorstehenden Sperren von Hochleistungskorridoren in Deutschland ab 2026 sicherzustellen. Dank der Novelle kann die Umleitung von 80 % der betroffenen Schienenverkehre gesichert werden (anstatt nur 60 % ohne Novelle) und insbesondere die Verlagerung von Güterverkehr auf die Straße gebremst werden.

Darüber hinaus haben sich die ÖBB intensiv für die Umstellung von öffentlichen Busverkehren auf Busse mit alternativen Antrieben eingesetzt – leider erfolglos. Beim Großteil der regionalen Busverkehrsausschreibungen seitens der Verkehrsverbünde hat 2024 immer noch Dieselbus-Beschaffungen vorgegeben, wodurch der Busverkehr in vielen Regionen Österreichs bis weit über 2030 hinaus nicht CO₂-neutral werden kann. Dementsprechend wird auch das Dekarbonisierungsziel des ÖBB Konzerns (CO₂-Neutralität im Verkehrsbereich bis 2030) nicht erreichbar sein – dieses Ziel wird auf 2035 verschoben.

Auf europäischer Ebene betrafen die Tätigkeiten 2024 schwerpunktmäßig die Bahninfrastruktur, um eine europaweite Konnektivität zu schaffen und die europäischen Achsen effizienter zu gestalten (Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn). Weiters standen für den Schienengüterverkehr das Thema Level Playing Field (Vorschlag der Europäischen Kommission (EK) über eine Richtlinie betreffend den kombinierten Verkehr sowie der Vorschlag für eine Richtlinie betreffend höchstzulässige Abmessungen und Gewichte) und Beihilfen für den Schienengüterverkehr im Fokus. Im Personenverkehr waren es die multimodalen Passagierrechte. Bei nicht bahnspezifischer Gesetzgebung (z. B. Chemikalienrecht wie beispielsweise PFAS, Naturschutz) gilt das Bestreben des Konzerns der Minimierung von Risiken, die für den Bahnverkehr im Allgemeinen und für die ÖBB im Speziellen entstehen können. ESRs G1-5.29.c

Die Aktivitäten von Corporate Affairs werden transparent im Intranet dargestellt und – entsprechend der Konzern-Richtlinie – laufend an Vorstands- und Aufsichtsratsgremien berichtet. ESRs G1-5.29.a

Mitgliedschaften

Wie alle in Österreich eingetragenen Unternehmen sind auch die ÖBB dazu verpflichtet, Mitglied der Wirtschaftskammer Österreich zu sein. Darüber hinaus bestehen freiwillige Mitgliedschaften wie z. B. bei der Industriellenvereinigung, dem Verband der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG) oder der Zukunftsoffensive Verkehr und Infrastruktur (ZOVI) sowie bei vielen weiteren. Alle Mitgliedschaften sind in einer konzerninternen Datenbank einsehbar. Neue Mitgliedschaften durchlaufen einen detaillierten Screening-Prozess (Kartellrecht, Risikoeinschätzung, etc.) und müssen ausnahmslos vom Vorstand beschlossen werden. ESRs G1-5.AR13

Positionen

Folgende Personen haben in den zwei Jahren vor Berichtszeitraum eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung innegehabt oder wechselten von einer solchen Position in eine vergleichbare im ÖBB Konzern. ESRs G1-5.30

Name	Position alt	Position neu
Judith Engel	Leiterin der Sektion Eisenbahn im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	Seit Jänner 2022 Vorstandsmitglied ÖBB-Infrastruktur AG
Pia Kranawetter	Vize-Kabinettschefin Ministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport	Seit Oktober 2024 Leiterin Kommunikation und Public Affairs ÖBB-Infrastruktur AG
Cornelia Breuß	Leiterin Kommunikation und Public Affairs ÖBB-Infrastruktur AG	Seit August 2024 Leiterin Sektion Mobilität im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Politische Zuwendungen

Die ÖBB setzen sich aktiv für ihre Ziele ein, tätigen aber zu keiner Zeit politische Zuwendungen – weder finanziell noch in Form von Sachleistungen – da dies im Widerspruch zu den konzernweit geltenden Compliance-Richtlinien steht. ESRS G1-5.29.b

Identifikationsnummer

Die Identifikationsnummer im EU-Transparenzregister lautet 36636102190-34. ESRS G1-5.29.d

Management der Beziehung zu Lieferanten

Nachhaltige Beschaffung

Die ÖBB unterliegen als öffentliche Auftraggeberin dem Bundesvergabegesetz (BVerG 2018). Gemäß den Grundsätzen des Vergaberechts ist der freie, faire und lautere Wettbewerb, die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter sowie Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Umweltgerechtigkeit sicherzustellen. Die unten beschriebenen Aktivitäten gelten für alle Standorte in Österreich. Neben ökologischen Aspekten werden auch soziale Standards in der Beschaffung berücksichtigt. 2021 wurde zusätzlich zu den bestehenden AGBs ein Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct) implementiert. Dieser regelt wichtige ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und muss vor der Zusammenarbeit im ÖBB-internen Einkaufssystem ProVia akzeptiert werden. Auch die Diskriminierungsfreiheit stellt bei den ÖBB einen zentralen Grundsatz dar. Ausschreibungsbestandteile werden möglichst derart gestaltet, dass auch regionale Lieferanten sowie Klein- und Mittelunternehmen an Ausschreibungen teilnehmen können, beispielsweise durch regionale Lose. 85 % des Beschaffungsvolumens stammt von österreichischen Lieferanten, 99,6 % von Lieferanten aus EU- und EFTA-Staaten. 40 % des Beschaffungsvolumens stammt von Klein- und Mittelunternehmen. Für Klein- und Mittelunternehmen stellt das Vergaberecht aufgrund seiner Komplexität oftmals eine große Herausforderung dar. ESRS G1-2.15.b

Des Weiteren greifen die ÖBB auf zusätzliche vergaberechtskonforme Ansatzpunkte zurück, um die Erfüllung von Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette sicherzustellen. Bei der Auswahl des Ansatzes spielen marktrelevante Faktoren eine Rolle (Marktreife, Stärke des Wettbewerbs, Nachhaltigkeitsrisiko, etc.). So können z. B. in einem höher entwickelten Markt höhere Anforderungen gestellt werden, ohne den Bieterkreis stark einzuschränken. Basis dafür ist die ÖBB Toolbox, die eine juristisch geprüfte Auswahl an Nachhaltigkeitskriterien beinhaltet. Ein weiteres Tool, um Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette zu erfüllen, ist das TCO-CO₂-Modell. Es bietet die Möglichkeit, nicht nur die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership), sondern auch die CO₂-Emissionskosten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird bei relevanten Lieferanten eine externe Nachhaltigkeitsbeurteilung eingefordert, welche Analyse des ESG-Managements umfasst, um Stärken und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. ESRS G1-2.14, 15.a

Ansatz	Beschreibung
Leistungsbeschreibung	An die Leistung sind Nachhaltigkeitsanforderungen gebunden, die zwingend zu erfüllen sind (z. B. Textilien mit Nachhaltigkeitszertifizierung)
Eignungs- oder Auswahlkriterien	Es dürfen nur Unternehmen mitbieten, die unternehmensbezogene Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen (z. B. Unternehmenszertifizierungen) bzw. werden solche Unternehmen bei der Angebotslegung besser bewertet.
Zuschlagkriterien	Werden ökologische oder soziale Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllt, werden Unternehmen besser bewertet, wodurch sie größere Chance haben, die Ausschreibung zu gewinnen.
Vertragsbestandteile	Bestimmte Nachhaltigkeitsaspekte sind immer Teil der Ausschreibung (z. B. Arbeitnehmer:innenrechte), darüber hinaus können weitere Aspekte vereinbart werden (z. B. Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsperformance während der Vertragslaufzeit)

Schulungen

Im gesellschaftsübergreifenden Team „Nachhaltige Beschaffung“ arbeiten Vertreter:innen aller Lead-Buyer-Gesellschaften in Österreich. Sie sorgen für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, beispielsweise für die Bereitstellung von Leitfäden und Schulungen (TCO-CO₂-Modell, ÖBB Toolbox). Regelmäßige Jour Fixes informieren über die Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich. Die Teammitglieder begleiten außerdem Einkäufer:innen bei der Durchführung von innovativen, nachhaltigen Ausschreibungen.

Zahlungspraktiken

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB)⁵¹ des ÖBB Konzerns sind öffentlich auf der Website einsehbar und enthalten detaillierte Regelungen zu den Zahlungspraktiken. Abhängig vom Beschaffungsvorhaben werden unterschiedliche AGB vereinbart, (z. B. AGBs für Lieferungen, Dienstleistungen, Bauleistungen, etc.), die Zahlungsregelungen sind jedoch im Wesentlichen ident.

Zahlungspraktiken	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Durchschnittliche Tage bis Rechnungsbegleichung in Tagen ^{1) 2)}	31,3	32	-0,7	-2 %
Anteil angewandter Standardbedingungen bei Zahlungen in Prozent ^{1) 3)}	68,9	70	-1,1	-2 %
Anhängige Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzug in Stück	0	0	0,0	0 %

¹⁾ Vier kleinere vollkonsolidierte ÖBB Gesellschaften sind im Umfang der angegebenen Kennzahl nicht enthalten, diese haben jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die angegebene Kennzahl.

²⁾ Vom Rechnungsdatum bis zum Ausgleichsdatum.

³⁾ Die Standardbedingung für das Zahlungsziel beträgt 30 Tage. ESRs G1-6.33.a-c.

Als Standardbedingung beträgt das Zahlungsziel 30 Tage. In Sonderfällen wird von der Standardbedingung abgewichen und Zahlungsbedingungen wie „sofort zahlbar“ oder mit dem Vertragspartner individuell vereinbarte Bedingungen festgelegt. ESRs G1-6.33.a, b, d

Sämtliche Rechnungen werden anhand eines Standardfreigabeprozesses geprüft und einmal pro Woche im Zuge des Großzahlungs zur Auszahlung gebracht. Hierbei werden alle Kreditoren gleichbehandelt, unabhängig von ihrer Größe, Herkunft oder anderen Merkmalen. Eine Strategie zur Verhinderung von Zahlungsverzug mit Fokus auf Klein- und Mittelbetriebe (KMUs) ist daher nicht erforderlich. ESRs G1-2.14

Da die ÖBB als Sektorenauftraggeber dem Vergaberecht unterliegt und alle Bieter gleich behandeln müssen, wird bei den Zahlungsbedingungen keine Unterscheidungen zwischen Branchen, Ländern oder Lieferanten getroffen.

Kommunikation und Zusammenarbeit mit Lieferanten

Der ÖBB Einkauf befindet sich in kontinuierlichem Austausch mit potenziellen und bestehenden Lieferanten. Dieser wird von den Fachbereichen oder den jeweiligen relevanten Einkaufsverantwortlichen im Sinne der Markterkundung oder in Form von Lieferantengesprächen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung durchgeführt.

Der ÖBB Konzern arbeitet in Brancheninitiativen mit Lieferanten zusammen, um Nachhaltigkeit in der Lieferkette zu fördern. Neben Railsponsible und der „Sustainable Rail Initiative“ (SRI) engagieren sich die ÖBB bei der „European Railways Purchasing Conference“ ERPC. ESRs G1-2.15.a

Unternehmensspezifische Informationen

Sustainable Finance

Die 2015 verabschiedete „Agenda 2030“ der UNO sieht den Finanzmarkt als wichtigen Hebel zur Umsetzung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Regularien wie die „Principles of Responsible Banking“ (2019) und die EU-Taxonomie-Verordnung (2020) definieren klare Kriterien für nachhaltige Investitionen und sollen Greenwashing verhindern. Wichtige Kennzahlen sind CapEx, OpEx und Umsatz, wobei CapEx im Finanzierungsbereich besonders bedeutend ist. Ein anerkanntes Merkmal ist das ESG-Rating, das Unternehmen auf Basis von Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien bewertet. Der Bereich „Sustainable Finance“ ist dabei ein zentraler Baustein, da er eng mit dem wirtschaftlichen Erfolg verknüpft ist. Grund dafür ist nicht zuletzt eine zunehmende Kapitalintensivierung von ökologischen Effekten sowie die Verbindung von Nachhaltigkeitsstandards mit Finanzierungsformen.

⁵¹ Allgemeine Geschäftsbedingungen - ÖBB Konzern.

Highlights 2024

Das im Jahr 2021 erstmalig aufgesetzte Rating für die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften der ÖBB wurde Mitte des Jahres 2024 einem Ratingcheck unterzogen. Alle Gesellschaften haben sich in ihrer Bewertung entweder verbessert oder sind gleichgeblieben und sind weiterhin mit der Note „sehr gut“ bewertet.

Corporate Rating ³⁾	2024	2023	Veränderung	Veränderung in Prozent
ESG Rating ÖBB-Personenverkehr AG (von 100 Punkten) ¹⁾	85	84	1	1 %
ESG Rating Österreichische Postbus AG(von 100 Punkten) ¹⁾	84	83	1	1 %
ESG Rating Rail Cargo Group (von 100 Punkten) ¹⁾	81	81	0	0 %
ESG Rating ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (von 100 Punkten) ¹⁾	87	87	0	0 %
ESG Rating ÖBB-Produktion GmbH (von 100 Punkten) ¹⁾	86	84	2	2 %
ESG Rating ÖBB-Rail Equipment GmbH & Co KG (von 100 Punkten) ¹⁾	76	72	4	5 %
ESG Rating ISS-ESG ÖBB-Infrastruktur AG (Ratingbandbreite von A+ bis D-) ²⁾	²⁾	B-	n.a.	n.a.

¹⁾ Solicitated Rating = angefordertes Rating.

²⁾ Non-solicited Rating = nicht angefordertes Rating, 2024 wurde kein ISS ESG Corporate-Rating durchgeführt.

³⁾ Unternehmensspezifische Angabe nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

Des Weiteren wurden folgende Sustainable Finance Transaktionen umgesetzt:

- Abschluss eines grünen Schuldscheindarlehens der Rail Equipment GmbH & Co KG in Höhe von 55 Mio. EUR
- Abschluss einer Sustainability-linked Konsortialfinanzierung der Personenverkehr AG über 600 Mio. EUR
- Abschluss einer grünen Projektfinanzierung der Personenverkehr AG mit der KfW IpeX-Bank in Höhe von 150 Mio. EUR (davon wurden im Jahr 2024 50 Mio. EUR gezogen, 100 Mio. werden im Jahr 2025 gezogen).
- Abschluss einer grünen Finanzierung der Rail Cargo Austria AG mit der Raiffeisen Bank International AG über EUR 90 Mio.
- Abschluss einer Sustainability-linked Finanzierung der Rail Cargo Austria AG über 101 Mio. EUR mit der UniCredit Bank Austria AG

Zielsetzungen 2025

- Einholen von unabhängigen Bewertungen der Nachhaltigkeitsperformance (ESG-Ratings) für die am Kapitalmarkt auftretenden Konzerngesellschaften der ÖBB.
- Die am Kapitalmarkt operierenden und mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften werden nach Möglichkeit auch zukünftig einen überwiegenden Teil ihrer Finanzierungslogik auf das Thema „Nachhaltigkeit“ ausrichten und ihre Finanzierung über Sustainable-Finance-Produkte sicherstellen (Sustainable- bzw. Behaviour-linked (General Corporate Purpose) sowie grüne bzw. soziale Finanzinstrumente (use of proceeds)).

Update des Sustainable Finance Frameworks 2023: Ziel des Updates ist es, neue Zielpfade für einige Key Performance Indicators festzulegen, die Kategorisierung der geplanten grünen Projekte anhand der EU-Taxonomie-VO kritisch zu evaluieren sowie die Relevanz der aktuellen Auswahl der Key Performance Indicators für die Gesellschaften überprüfen.

E.5. Liste der in ESRS enthaltenen Angabepflichten

Nachfolgend werden die in ESRS enthaltenen Angabepflichten, die bei der Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung auf der Grundlage der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich bzw. nicht wesentlich bewertet wurden, aufgelistet. Das Thema „Wasser- und Meeresressourcen“ (E3) wurde gesamtheitlich als nicht wesentlich im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt.

Die folgenden Angaben zu Umwelt, Soziales und Governance wurden den Belangen gemäß NaDiVeG zugeordnet.

ESRS	Titel	Wesentlich / nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Allgemein								
ESRS 2 Allgemeine Angaben								
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	wesentlich	E.1.	S. 34				2-2, 3-1
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	wesentlich	E.1.	S. 34f				2-4
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	wesentlich	E.1.	S. 35ff			5, 8, 16	2-9, 2-12, 2-13, 2-17, 405-1
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	wesentlich	E.1.	S. 37ff			16	2-12, 2-13, 2-16, 2-24
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	wesentlich	E.1.	S. 40				2-19, 2-20
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	wesentlich	E.1.	S. 40ff			16	2-23
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	wesentlich	E.1.	S. 43				2-14
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	wesentlich	E.1.	S. 44ff			8, 10	2-6, 2-7, 2-22, 3-3
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	wesentlich	E.1.	S. 49f			16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich		S. 50f	Nutzung der Übergangsbestimmung für ESRS 2 SBM-3 Absatz 48.3		1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	wesentlich	E.1.	S. 51ff				2-14, 3-1
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	wesentlich	E.1.	S. 54				

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)								
ESRS E1 – Klimawandel								
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	wesentlich	E.2.	S. 66				2-19, 2-20
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	wesentlich	E.2.	S. 67ff		1, 2, 16		
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.2.	S. 72f		1, 2, 16	1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	wesentlich	E.2.	S. 73ff		1, 2, 16		2-14, 3-1
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	wesentlich	E.2.	S. 76ff		1, 2, 16		3-3
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	wesentlich	E.2.	S. 78ff		1, 2, 16	13, 14, 15	3-3, 201-2, 305-5
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	wesentlich	E.2.	S. 84f		1, 2, 16	3, 12, 13, 14, 15	3-3, 305-1, 305-2, 305-3, 305-5
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	wesentlich	E.2.	S. 86ff		1, 2, 16	7, 8, 12, 13	302-1, 302-3
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	wesentlich	E.2.	S. 88ff		1, 2, 16	3, 12, 13, 14, 15	305-1, 305-2, 305-3, 305-4
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	wesentlich	E.2.	S. 92f		1, 2, 16	13, 14, 15	3-3, 305-5
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	nicht wesentlich						
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	1, 2, 16	13	201-2

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)								
ESRS E2 – Umweltverschmutzung								
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	wesentlich	E.2.	S. 93f		3, 4		2-14, 3-1
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	wesentlich	E.2.	S. 94		3, 4		3-3
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	wesentlich	E.2.	S. 95f		3, 4		3-3
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	wesentlich	E.2.	S. 95f		3, 4	6	3-3, 303-2
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	wesentlich	E.2.	S. 95f		3, 4	3, 12, 14, 15	2-27, 305-7
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	wesentlich	E.2.	S. 96		3, 4		
E2-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	wesentlich		S. 96	Nutzung der Übergangsbestimmung	3, 4		

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)								
ESRS E4 – Biodiversität								
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.2.	S. 98		2, 3, 4, 5		3-3
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.2.	S. 98f			1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	wesentlich	E.2.	S. 96f		2, 3, 4, 5		2-14, 3-1
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	wesentlich	E.2.	S. 99f		2, 3, 4, 5		3-3
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	wesentlich	E.2.	S. 100ff		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	3-3, 304-3
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	wesentlich	E.2.	S. 100ff		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	3-3, 304-3
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	wesentlich	E.2.	S. 103f		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	304-1, 304-2, 304-4
E4-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	2, 3, 4, 5		

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Umwelt (Umweltbelange gemäß NaDiVeG)								
ESRS E5 – Kreislaufwirtschaft								
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	wesentlich	E.2.	S. 104f		4		2-14, 3-1
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	wesentlich	E.2.	S. 105		4		3-3
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	wesentlich	E.2.	S. 105ff		4		3-3, 306-2
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	wesentlich	E.2.	S. 108		4		3-3
E5-4	Ressourcenzuflüsse	wesentlich	E.2.	S. 108ff		4	3, 6, 8, 11, 12	301-1, 301-2, 306-1
E5-5	Ressourcenabflüsse	wesentlich	E.2.	S. 110ff		4	3, 6, 8, 11, 12, 15	306-2, 306-3, 306-4, 306-5
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	4		

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmerbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)								
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	wesentlich	E.3.	S. 116		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.3.	S. 116		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	wesentlich	E.3.	S. 116ff		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	3, 5, 8, 16	2-23, 2- 25, 2-29, 3-3, 403- 1, 404-2, 408-1, 409-1
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	E.3.	S. 122ff		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16		2-29, 3-3
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	wesentlich	E.3.	S. 124		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	8, 16	2-16, 2- 25, 2-26, 403-2
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	wesentlich	E.3.	S. 125ff		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	1, 3, 8, 16	2-24, 3-3, 203-2, 403-9, 403-10
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	E.3.	S. 137ff		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16		3-3
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	wesentlich	E.3.	S. 137		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8, 10	2-7, 401- 1, 405-1

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH- Baustein	SDG	GRI
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	8	2-8
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	wesentlich	E.3.	S. 138		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	8	2-30
S1-9	Diversitätskennzahlen	wesentlich	E.3.	S. 138		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8	405-1
S1-10	Angemessene Entlohnung	wesentlich	E.3.	S. 138		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	1, 5, 8	202-1
S1-11	Soziale Absicherung	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	3, 5, 8	401-2
S1-12	Menschen mit Behinderungen	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8	405-1
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	4, 5, 8, 10	404-1, 404-3
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	wesentlich	E.3.	S. 139		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	3, 8, 16	403-8, 403-9, 403-10
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	wesentlich			Nutzung der Übergangsbestimmung	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8	401-3
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	wesentlich	E.3.	S. 140f		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8, 10	2-21, 405-2
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	wesentlich	E.3.	S. 141		10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	5, 8	2-27, 406-1

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmerbelange & Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)								
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	wesentlich	E.3.	S. 141		6, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.3.	S. 141ff		6, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	wesentlich	E.3.	S. 143ff		6, 12, 16	5, 8, 16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3, 408-1, 409-1
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	E.3.	S. 145		6, 12, 16		2-29, 3-3
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	wesentlich	E.3.	S. 146		6, 12, 16	16	2-25, 2-26
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	wesentlich	E.3.	S. 146ff		6, 12, 16	1, 3, 8	2-24, 2-25, 3-3, 203-2, 403-7
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	E.3.	S. 149f		6, 12, 16		3-3

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmerbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)								
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	wesentlich	E.3.	S. 151		1, 9, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.3.	S. 151f		1, 9, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	wesentlich	E.3.	S. 152f		1, 9, 12, 16	2, 16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3, 411-1
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	E.3.	S. 153f		1, 9, 12, 16		2-29, 3-3, 413-1
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	wesentlich	E.3.	S. 154		1, 9, 12, 16		2-25, 413-1
S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	wesentlich	E.3.	S. 154ff		1, 9, 12, 16	1, 2, 3, 8	2-24, 2-25, 3-3, 203-2, 411-1
S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	E.3.	S. 154ff		1, 9, 12, 16		3-3

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Soziales (Sozial- und Arbeitnehmerbelange und Achtung der Menschenrechte gemäß NaDiVeG)								
ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	wesentlich	E.3.	S. 159		9, 10, 11, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	E.3.	S. 159		9, 10, 11, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	wesentlich	E.3.	S. 160ff		9, 10, 11, 12, 16	16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	E.3.	S. 162f		9, 10, 11, 12, 16		2-29, 3-3
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	wesentlich	E.3.	S. 163f		9, 10, 11, 12, 16	16	2-25, 2-26, 418-1
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	wesentlich	E.3.	S. 164ff		9, 10, 11, 12, 16	16	2-24, 2-25, 3-3, 416-2, 417-2, 417-3, 418-1
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	E.3.	S. 164ff		9, 10, 11, 12, 16		3-3

ESRS	Titel	Wesentlich/ nicht wesentlich	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Bericht	SDG	GRI
Governance (Bekämpfung von Korruption und Bestechung gemäß NaDiVeG)								
ESRS G1 – Unternehmensführung								
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	wesentlich	E.4.	S. 174		14	5, 8, 16	2-9, 2-12, 2-13, 2-17, 405-1
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	wesentlich	E.4.	S. 174ff				2-14, 3-1
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	wesentlich	E.4.	S. 176f		12	16	2-16, 2-23, 2-24, 2-26, 3-3
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	wesentlich	E.4.	S. 181f		6	5, 8, 17	3-3, 308-1, 414-1
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	wesentlich	E.4.	S. 177ff		12	16	2-13, 2-16, 2-26, 3-3, 205-1, 205-2
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	wesentlich	E.4.	S. 180		12	16	2-27, 205-3
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	wesentlich	E.4.	S. 180f		12	16	3-3, 415-1
G1-6	Zahlungspraktiken	wesentlich	E.4.	S. 182		6	12	

Angaben zu ESRS Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben“

In den folgenden Tabellen wird gemäß ESRS 2 Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben“ Informationen über die Wesentlichkeit von Angabepflichten und zugehörigen Datenpunkten offengelegt.

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS 2 – Allgemeine Angaben			
GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	wesentlich	S. 37
GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	wesentlich	S. 36f
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	wesentlich	S. 40f
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	wesentlich	S. 45
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	wesentlich	S. 45
SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	wesentlich	S. 45
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv	wesentlich	S. 45

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E1 – Klimawandel			
E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	wesentlich	S. 67ff
E1-1	Unternehmen, die von den Paris- abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g	nicht wesentlich	
E1-4	THG-Emissions-Reduktionsziele Absatz 34	wesentlich	S. 85
E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	wesentlich	S. 87
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	wesentlich	S. 87
E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	wesentlich	S. 88ff
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	wesentlich	S. 88ff
E1-6	Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	wesentlich	S. 92
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56	wesentlich	S. 92f
E1-9	Risikoposition des Referenzwert- Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66	wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a	wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c	wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c	wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung
E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69	wesentlich	Nutzung der Übergangsbestimmung

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E2 – Umweltverschmutzung			
E2-4	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen			
E3-1	Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	nicht wesentlich	
E3-1	Spezielles Konzept Absatz 13	nicht wesentlich	
E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	nicht wesentlich	
E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	nicht wesentlich	
E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme			
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	wesentlich	S. 98
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe b	wesentlich	S. 99
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe c	wesentlich	S. 98
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	nicht wesentlich	
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	nicht wesentlich	
E4-2	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft			
E5-5	Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	wesentlich	S. 112
E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	wesentlich	S. 112

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens			
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	nicht wesentlich	
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	nicht wesentlich	
S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	wesentlich	S. 122
S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21	wesentlich	S. 122
S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	nicht wesentlich	
S1-1	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	wesentlich	S. 119
S1-3	Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	wesentlich	S. 124
S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	wesentlich	S. 139
S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	wesentlich	S. 139
S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	wesentlich	S. 140
S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	wesentlich	S. 140
S1-17	Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	wesentlich	S. 141

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	wesentlich	S. 141+42

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette			
ESRS 2 SBM3 S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Nicht wesentlich	
S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	wesentlich	S. 145
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	wesentlich	S. 143f
S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	wesentlich	S. 145
S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	wesentlich	S. 145
S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	wesentlich	S. 149

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften			
S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	nicht wesentlich	
S3-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	nicht wesentlich	
S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	nicht wesentlich	

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer			
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	wesentlich	S. 162
S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	wesentlich	S. 162+42
S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	wesentlich	S. 164

Angabepflicht	Datenpunkt	Wesentlich / nicht wesentlich	Seitenzahl
ESRS G1 – Unternehmenspolitik			
G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	nicht wesentlich	
G1-1	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	nicht wesentlich	
G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	wesentlich	S. 180
G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	wesentlich	S. 180

Wien, am 20.03.2025

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation,
Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und
Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion,
Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.^a Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern,
Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-
Management, Strategischer Konzerneinkauf

Erfahrung

Ein Leben bei den ÖBB – welche Erfahrungen machen deinen Job reicher?



Das besondere an meinem Job ist, dass ich **junge Leute mit Fluchterfahrung fördern** kann, dass wir ihnen einen Platz in unserer Gemeinschaft bieten. //

Alois, pädagogische Leitung der Lehrwerkstätte Wien, ÖBB Infrastruktur



In unserem Team wird der **Diskurs gelebt** – was aus meiner Sicht ein wesentlicher Beitrag zur Weiterentwicklung eines Unternehmens ist. //

Martin, Strategie und Unternehmensentwicklung, ÖBB Holding



Wir brauchen unbedingt den Einsatz der Kolleg:innen in der Fläche. Würden wir nicht täglich **die Extra-meile gehen, wäre vieles nicht möglich.** //

Sabine, Vertriebssteuerung und Produktmanagement Rollende Landstraße & ISU, Rail Cargo Austria



Wenn wir die Ideen der
**älteren und jüngeren
Generationen verbinden**,
ist das sehr gut fürs Unter-
nehmen. Und dafür sind
wir ja da – dass die ÖBB zu
100 % funktionieren. 

Edmund, Lehrkraft
und Teamsprecher Nord-Ost,
ÖBB Infrastruktur

Konzernabschluss



Zu den Videos:
bericht.oebb.at/2024/erfahrung

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2024

	Erläuterung	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Umsatzerlöse	4	5.707.016,3	5.022.269,0
Bestandsveränderungen		8.049,1	10.417,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	635.940,3	560.579,9
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.645.974,9	2.213.036,9
Gesamterträge		8.996.980,6	7.806.302,8
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-2.626.704,0	-2.108.376,0
Personalaufwand	8	-3.553.927,1	-3.213.690,2
Abschreibungen	9	-1.521.401,8	-1.382.369,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-587.138,9	-520.184,3
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		707.808,9	581.682,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	3.046,2	1.947,8
Zinserträge	11	53.934,5	49.080,7
Zinsaufwendungen	11	-664.204,0	-527.946,5
Sonstiger Finanzertrag	12	27.468,9	12.886,4
Sonstiger Finanzaufwand	12	-14.431,5	-6.019,5
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-594.185,8	-470.051,1
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		113.623,1	111.631,4
Ertragsteuern	13	27.444,4	-87.111,5
Konzernjahresergebnis		141.067,5	24.519,9
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		137.431,4	20.012,2
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		3.636,1	4.507,7

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2024

Sonstiges Ergebnis 2024

	Erläuterung	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Konzernjahresergebnis		141.067,5	24.519,9
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		6.018,8	-10.976,6
Steuereffekte		-276,3	361,4
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		5.742,5	-10.615,2
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	-6.636,2	-174.275,8
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	50.246,0	-238.445,5
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	4.553,5	-11.265,1
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	-3.068,6	-691,2
Steuereffekte aus Cashflow Hedges	24	-9.724,8	99.662,0
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung		-7.459,8	1.934,0
Anteil am sonstigen Ergebnis, der auf nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entfällt	17	-132,2	380,6
Posten, die in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können		27.778,0	-322.700,9
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		33.520,6	-333.316,1
Konzerngesamtergebnis		174.588,1	-308.796,2
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		171.137,5	-313.367,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		3.450,6	4.571,3

Konzern-Bilanz per 31.12.2024

Vermögen	Erläuterung	31.12.2024 in TEUR	31.12.2023 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	39.642.205,0	36.443.726,2
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.404.606,2	1.212.609,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	338.248,5	292.489,9
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	73.932,8	73.208,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	167.615,4	187.775,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	226.643,5	78.722,2
Latente Steueransprüche	13	254.595,6	226.183,0
		42.107.846,9	38.514.714,6
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	472.934,1	409.011,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	588.521,1	735.117,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	585.875,0	438.076,1
Forderungen aus Ertragsteuern	20	3.252,2	2.939,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	117.462,4	160.325,0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	4.152,9	11.418,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	288.200,0	593.165,5
		2.060.397,9	2.350.052,8
		44.168.244,8	40.864.767,3
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	144.557,0	141.812,2
Andere Rücklagen	24	-104.591,5	-132.558,2
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	1.426.679,9	1.283.509,1
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		3.366.645,5	3.192.763,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	20.786,4	19.838,5
		3.387.431,9	3.212.601,7
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	33.751.073,3	31.202.525,1
Rückstellungen	26	793.936,1	693.214,3
Sonstige Verbindlichkeiten	27	275.499,9	25.443,9
Latente Steuerschulden	13	4.264,1	4.373,3
		34.824.773,4	31.925.556,6
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.378.614,3	2.331.700,1
Rückstellungen	26	533.545,8	541.727,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.719.109,2	1.614.385,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.324.770,1	1.232.396,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden	19	0,0	6.400,0
		5.956.039,6	5.726.609,0
		44.168.244,8	40.864.767,3

Konzern-Geldflussrechnung 2024

Erläuterung		2024 in TEUR	2023 in TEUR
Konzernjahresergebnis		141.068	24.520
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.675.252	1.529.325
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		587	1.313
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-153.850	-149.379
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		7.735	-367
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen		-13.568	77
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		4.600	-5.894
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		3.607	-981
+ Zinsaufwand	11	664.204	527.947
- Zinsertrag	11	-53.934	-49.081
+ Steuerertrag		-27.444	87.112
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-62.928	-53.751
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-116.902	329.723
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		191.835	-614.944
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	102.204	90.636
- Gezahlte Zinsen		-698.113	-589.524
+ Erhaltene Zinsen	11	92.239	50.324
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-7.752	-11.337
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.748.839	1.165.718
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		34.738	46.503
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und den Erwerb von konsolidierten Unternehmen *)	14, 15	-4.741.585	-4.217.242
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	500
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-42	-1.202
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	395.918	366.605
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		4.970	0
- Auszahlungen für den Erwerb von sonstigen Geschäftseinheiten	2	-1.564	-191
+ Erhaltene Dividenden		2.360	2.426
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		0	42
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-4.305.205	-3.802.559
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-2.499	-2.324
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25, 33	381.094	440.912
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten	33	-1.558.244	-1.636.893
- Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten	33	-188.057	-137.682
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	33	3.915.384	4.581.241
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen	33	-289.156	-207.102
+ Einzahlung aus der Tilgung / - Auszahlung für die Gewährung von sonstigen Darlehen		-4.356	-5.221
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		2.254.166	3.032.931
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		583.683	188.632
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		86	0
Währungsdifferenzen		-1.658	-1.039
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-302.200	396.090
Liquide Mittel zum Periodenende		279.911	583.683

*) Siehe Erläuterung 33 Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

Angaben zur Zusammensetzung des Finanzmittelfonds werden unter den Erläuterungen 22 und 33 gemacht.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2024

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
Andere Rücklagen								
in TEUR	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Währungs- differenzen	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Gesamtes Eigen- kapital
Stand 01.01.2023	1.900.000,0	141.812,2	272.256,5	-82.048,0	1.274.109,9	3.506.130,7	18.071,6	3.524.202,2
Konzernjahresergebnis					20.012,2	20.012,2	4.507,7	24.519,9
Sonstiges Ergebnis			-325.015,5	2.248,8	-10.612,9	-333.379,7	63,6	-333.316,1
Konzerngesamtergebnis			-325.015,5	2.248,8	9.399,3	-313.367,5	4.571,3	-308.796,2
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.804,3	-2.804,3
Stand 31.12.2023	1.900.000,0	141.812,2	-52.759,0	-79.799,2	1.283.509,1	3.192.763,1	19.838,5	3.212.601,7

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
Andere Rücklagen								
in TEUR	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Währungs- differenzen	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Gesamtes Eigen- kapital
Stand 01.01.2024	1.900.000,0	141.812,2	-52.759,0	-79.799,2	1.283.509,1	3.192.763,1	19.838,5	3.212.601,7
Konzernjahresergebnis					137.431,4	137.431,4	3.636,1	141.067,5
Sonstiges Ergebnis			35.370,0	-7.403,2	5.739,3	33.706,1	-185,5	33.520,6
Konzerngesamtergebnis			35.370,0	-7.403,2	143.170,7	171.137,5	3.450,6	174.588,1
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.502,7	-2.502,7
Zugang Übertragung Teilbetrieb *)		2.744,8				2.744,8		2.744,8
Stand 31.12.2024	1.900.000,0	144.557,0	-17.389,1	-87.202,4	1.426.679,9	3.366.645,5	20.786,4	3.387.431,9

*) Siehe Erläuterung 2 zum Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

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 31.12.2024

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 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 strategische 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, Rail Cargo Group 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 31.12.2024 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 31.12.2024 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 Euro (Mio. EUR) oder in Tausend Euro (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. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2023 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⁾	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 1	Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2024	nein
IAS 1	Klassifizierung von Schulden mit Covenants	01.01.2024	nein
IFRS 16	Sale-and-Lease-Back-Transaktionen	01.01.2024	nein
IAS 7/IFRS 7	Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	01.01.2024	nein

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

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 wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025	nein
IFRS 9/IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026 ²⁾	wird analysiert
AIP Volume 11	IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	01.01.2026 ²⁾	wird analysiert
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 18	Darstellung und Angaben in Abschlüssen	01.01.2027 ²⁾	ja
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	01.01.2027 ²⁾	nein

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

²⁾ Von der EU noch nicht übernommen.

Der neue Standard IFRS 18 wird den bisherigen Standard IAS 1 *Darstellung des Abschlusses* ersetzen. Die Zielsetzung bei der Erarbeitung des neuen Standards lag auf der Verbesserung der Berichterstattung über die finanzielle Leistung eines Unternehmens mit Schwerpunkt auf der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Zu den wesentlichen Neuerungen gehören die Einführung von vordefinierten Zwischensummen und die Kategorisierung von Erträgen und Aufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Vorschriften zur Verbesserung der Zusammenfassung und der Aufgliederung von Posten sowie die Einführung von Angaben zu bestimmten von der Unternehmensleitung definierten Erfolgskennzahlen. Die Auswirkung von IFRS 18 wird im ÖBB Konzern derzeit evaluiert.

Das IASB hat am 18.12.2024 Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 unter dem Titel „Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen“ veröffentlicht. Die Änderungen sind ab 01.01.2026 verpflichtend anzuwenden. Ziel ist, ausgewählte Vorschriften in IFRS 9 klarzustellen und anzupassen, welche sich bei der Bilanzierung von bestimmten physisch oder virtuell erfüllbaren Stromlieferverträgen als herausfordernd erwiesen haben. Dies ist dann der Fall, wenn bei solchen Verträgen mit spezifischen Merkmalen die produzierte Strommenge abzunehmen ist, auch wenn diese zu bestimmten Zeitpunkten nicht exakt dem Bedarf entspricht, insb. da solche Verträge meist langfristig sind.

Konkret enthält das verabschiedete Dokument IFRS 9-Änderungen betreffend

- die Anwendung der Eigenbedarfsausnahme in IFRS 9.2.4 (Own-Use-Exemption),
- die Anwendung des Hedge Accounting, wenn solche Verträge als Sicherungsinstrumente verwendet werden,
- Zusatzangaben, um die Auswirkungen solcher Verträge auf das Ergebnis und künftige Zahlungsströme des Unternehmens zu veranschaulichen.

Derzeit werden die Auswirkungen auf die Bilanzierung der drei langfristigen Stromlieferverträge evaluiert.

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):

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Neue Türkische Lire (TRY)	36,737	32,653	35,573	25,760
Polnische Zloty (PLN)	4,275	4,340	4,306	4,542
Rumänische Leu (RON)	4,974	4,976	4,975	4,947
Russische Rubel (RUB)	117,518	98,591	99,618	92,952
Schweizer Franken (CHF)	0,941	0,926	0,953	0,972
Tschechische Kronen (CZK)	25,185	24,724	25,120	24,004
Ungarische Forint (HUF)	411,350	382,800	395,300	381,850
US-Dollar (USD)	1,039	1,105	1,082	1,081

Konsolidierung

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 darstellt, 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 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 Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene 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 Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des 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 Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB Konzerns 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 der 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.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 70 (Vj: 64) weitere vollkonsolidierte sowie zehn (Vj: zehn) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 82 (Vj: 76) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 34 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 per Vollkonsolidierung 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 2023 und 2024

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2023	66	11	77
davon ausländische Gesellschaften	35	7	42
Abgang (aufgrund konzerninterner Verschmelzung)	-1	0	-1
davon ausländische Gesellschaften	-1	0	-1
Stand 31.12.2023	65	11	76
davon ausländische Gesellschaften	34	7	41
Zugang	7	0	7
davon ausländische Gesellschaften	5	0	5
Abgang (Verkauf)	-1	0	-1
davon ausländische Gesellschaften	-1	0	-1
Stand 31.12.2024	71	11	82
davon ausländische Gesellschaften	38	7	45

Per 01.02.2024 erwarb die ÖBB-Personenverkehr AG 100 % der Anteile an die Arverio Deutschland GmbH (Stuttgart, DE) [damals Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Berlin, DE)] und erlangte somit die Beherrschung über die Arverio Deutschland GmbH und ihre Tochterunternehmen.

Die 2014 gegründete Arverio Deutschland GmbH, DE ist mit ihren zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg ein wichtiger Akteur im deutschen Schienenpersonennahverkehr. Mit aktuell rd. 1.100 Mitarbeitenden betreibt die deutsche Arverio-Gruppe mit insgesamt 144 geleaste bzw. durch den Aufgabenträger zur Verfügung gestellten modernen elektrischen Triebzügen im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft den Regionalzugverkehr.

Die Arverio Baden-Württemberg GmbH mit Sitz in Stuttgart betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken mit über 700 Streckenkilometern. Mit jährlich rd. 10 Mio. Zugkilometern befährt Arverio Baden-Württemberg GmbH das Stuttgarter Netz mit der Remsbahn, Residenzbahn, Filstalbahn und Frankenbahn sowie die Murrbahn.

Die Arverio Bayern GmbH mit Sitz in Augsburg bietet seit 2021 regionalen Schienenverkehr auf verschiedenen Strecken im Umfang von inzwischen rd. 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr an. Arverio Bayern GmbH nahm 2021 den Betrieb des Elektronetzes Allgäu zwischen München und Lindau auf. Im Dezember 2022 kamen die Strecken des Augsburger Netzes hinzu, mit Verkehren von Augsburg nach München, von Augsburg nach Würzburg, von Augsburg nach Aalen sowie von Augsburg nach Ulm.

Die Tochterunternehmen der Arverio-Gruppe werden mit Ausnahme der Arverio Drive GmbH (Stuttgart, DE) per 01.02.2024 als vollkonsolidierte Unternehmen in den Konzernabschluss aufgenommen. Die erworbenen Tochterunternehmen stellen einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 dar. In den elf Monaten bis zum 31.12.2024 trug die Arverio-Gruppe Umsatzerlöse von rd. 280,6 Mio. EUR und einen Verlust von rd. 19,8 Mio. EUR zum Konzernergebnis bei. Hätte der Erwerb am 01.01.2024 stattgefunden, wären die Konzernumsatzerlöse um rd. 24,2 Mio. EUR höher und der Konzerngewinn für das Jahr um rd. 1,8 Mio. EUR niedriger gewesen, wobei angenommen wird, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 01.01.2024 gültig gewesen wären.

Der Kaufpreis ist in Zahlungsmittel geflossen. Über den Kaufpreis wurde zwischen den Vertragsparteien Stillschweigen vereinbart. Die mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten für Rechtsberatung und sonstige Dienstleistungen in Höhe von rd. 90 TEUR werden im sonstigen Aufwand ausgewiesen. Nachstehend sind die erfassten Beträge der erworbenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt vorläufig bewertet und zusammengefasst.

	01.02.2024 in Mio. EUR
Identifizierbare erworbene Vermögenswerte und übernommenen Schulden	
Sachanlagen	13,6
Immaterielle Vermögenswerte	7,2
identifizierter Kundenstock	7,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	29,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	139,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	31,2
Finanzverbindlichkeiten	-6,3
Rückstellungen	-86,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-199,1
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,9
Gesamtes identifizierbares erworbenes Nettovermögen	-64,3

Der Geschäfts- oder Firmenwert wurde infolge des Erwerbs der Arverio-Gruppe mit rd. 47,0 Mio. EUR erfasst. Der Geschäfts- oder Firmenwert resultiert hauptsächlich aus den Fähigkeiten und der fachlichen Qualifikation der Belegschaft sowie den erwarteten Synergien. Von dem erfassten Geschäft- oder Firmenwert ist voraussichtlich kein Anteil für Steuerzwecke abzugsfähig.

Per 01.01.2024 wurde das im Mai 2019 erworbene und bisher unwesentliche Tochterunternehmen Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o., Polen erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Aufwand von rd. 0,2 Mio. EUR, der im sonstigen Aufwand ausgewiesen wurde.

Im Juni 2024 wurden alle Anteile an den beiden Unternehmen ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (vormals: RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH) und Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG), deren gemeinsame Geschäftstätigkeit sich auf das Halten der Immobilie „Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien“ beschränkt hat, erworben. Nachdem das Vermögen der beiden Unternehmen lediglich einen einzigen identifizierbaren Vermögenswert darstellt, handelt es sich um den Erwerb eines einzelnen Vermögenswerts in einem gesellschaftsrechtlichen Mantel ohne Unternehmensqualität, womit IFRS 3 nicht zur Anwendung kam und lediglich die Anschaffungskosten auf das erworbene Vermögen aufzuteilen waren. Die gesamte Immobilie wurde schon vor dem Kauf angemietet und aufgrund IFRS 16 in den Sachanlagen ausgewiesen, womit es zu keinen wesentlichen Vermögensveränderungen kam.

Mit Beschluss des Nationalrates vom 05.07.2023 betreffend das Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG (GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz), wurde die gesetzliche Basis für die Zusammenführung der gesamten Schieneninfrastruktur in der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH steht im 100 %igen Eigentum des Bundes. Die Übertragung erfolgte nach § 17 Spaltungsg (Abspaltung zur Aufnahme) zum Spaltungsstichtag 01.01.2024. Die Gewährung von Anteilen an der übernehmenden Gesellschaft unterblieb gemäß § 1 Abs 2 GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz sowie §§ 17 Z 5 SpaltG iVm § 224 Abs 2 Z 2 AktG. Es handelt sich bei der Transaktion um einen Zusammenschluss von Unternehmen bzw. Geschäftsbetrieben unter gemeinsamer Beherrschung, für welche IFRS 3 nicht zur Anwendung kommt. Der ÖBB Infrastruktur Konzern hat entschieden die Buchwerte fortzuführen, und wird diesen Bilanzierungsgrundsatz konsistent auf vergleichbare Transitionen anwenden. Die Fortführung der Buchwerte des übernommenen Infrastrukturvermögens liefert den besten Einblick in die Vermögens- Finanz und Ertragslage, da es das Ziel des Bundes war, die beiden Geschäftsbetriebe zusammenzuführen und nicht stille Reserve aufzudecken.

Ende Oktober 2024 wurden alle Anteile an der Rail Cargo Terminal – Sindos Societe S.A., Griechenland verkauft. Die Entkonsolidierung erfolgte per 01.01.2025. Das Nettovermögen zum Zeitpunkt der Veräußerung, die Gegenleistung und das Ergebnis der Veräußerung stellen sich wie folgt dar:

	in Mio. EUR
Sachanlagen	5,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2
kurzfristige Verbindlichkeiten	0,5
veräußertes Nettovermögen	5,3
Gegenleistung erfüllt durch Zahlungsmittel	5,2
Veräußerungsverlust	-0,1

Per 01.07.2023 wurde das verbundene vollkonsolidierte Unternehmen Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l. (San Stino, Italien) rückwirkend per 01.01.2023 auf die verbundene vollkonsolidierte Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l. (Desio, Italien) verschmolzen und anschließend in Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l (Desio, Italien) umfirmiert.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Entkonsolidierungen 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.

Eine Gesamtübersicht über alle Konzernunternehmen wird in Erläuterung 34 gemacht.

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 Personalarückstellungen, 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. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen für das Geschäftsjahr 2024 und 2023:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	5–80
Oberbau	35–50
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–50
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	3–20 (Vj: 3–15)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1–15

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2024 und 2023 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	1–42
Nutzungsrechte Fahrpark	1–10
Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen	1–14
Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–7 (Vj: 1–6)

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)

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Die dem ÖBB Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) 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 (Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte) 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. 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 Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH.

Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse zu Errichtungskosten von Sachanlagen (z. B. Lawinenverbauungen) im Regelfall von staatsnahen Unternehmen, werden bilanziell erfasst und aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. An Dritte gewährte Zuschüsse werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert, insofern diese einen Nutzen in künftigen Perioden entfalten.

Geleistete Zuschüsse an Gemeinschaftsunternehmen (Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE) werden unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ ausgewiesen. Da der Bund den Ausbau des Brenner Basistunnels zur Gänze finanziert, leistet er entsprechende Zuschüsse (in Form einer 50-jährigen Annuität). Diese werden ebenfalls unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ als erhaltene Kostenbeiträge erfasst.

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 (CGU) 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 2024 folgende Nutzungsdauern zugrunde, welche sich im Vergleich zum Vorjahr unverändert sind:

	Jahre
Kostenbeiträge	3–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	2–20
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 Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen 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 (insbesondere Firmenwert) sind verpflichtend zumindest jährlich auf Wertminderung zu überprüfen.

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 in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist und wird gemäß IFRS 13 ermittelt. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinste Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und aus dem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB Konzern ermittelt grundsätzlich in einem ersten Schritt den Nutzungswert. Wenn auf dieser Basis ein Wertminderungsbedarf ermittelt wird, wird untersucht, ob der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten über dem ermittelten Nutzungswert liegt.

Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Unit „CGU“) auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Effekte aus Erweiterungsinvestitionen wurden in den Geschäftsplänen bereinigt. Die Geschäftspläne (Budget 2025 und Mittelfristplanung 2026 bis 2030) spiegeln dabei die erwarteten gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis 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 der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist. 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 der oder in dem die CGU tätig ist. Bereits zum Jahresabschluss bekannte und schätzbare Sondereffekte nach dem Geschäftsplanungszeitraum wurden in der Ermittlung des Nutzungswerts berücksichtigt.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende CGU keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der CGU geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst.

Die Wertminderung wird zuerst dem Firmenwert (falls vorhanden) und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten der CGU zugeordnet, wobei die restlichen Vermögenswerte der CGU 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 erfolgswirksam im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Bei Geschäfts- und Firmenwert ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Zum Jahresabschlussstichtag wird durch das Management überprüft, ob im Berichtsjahr ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung stattgefunden hat.

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede CGU besteht aus 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. Durch diese Struktur wird gewährleistet, dass alle wesentlichen Vermögenswerte des ÖBB Konzerns auf ihre Werthaltigkeit überprüft werden.

Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH wird gruppenübergreifend im ÖBB Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung auf die CGU Cargo und CGU Intermodal des Teilkonzerns Rail Cargo Group sowie die CGU Personenverkehr des ÖBB Personenverkehr Teilkonzerns entsprechend ihrer Nutzung allokiert.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr besteht aus fünf (Vj: vier) CGUs: der „ÖBB-Personenverkehr“, die sich mit Schienen-Personenverkehr in Österreich befasst, der „Postbus“, die sich mit Bus-Personenverkehr befasst, der „iMobility“, die eine Mobilitäts-App betreut, der „ÖBB-Technische Services“, die sich mit der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen befasst sowie seit dem Geschäftsjahr 2024 (Übernahme per 01.02.2024) der „Arverio“, die sich mit Schienen-Personenverkehr in Deutschland befasst. Die Abgrenzungskriterien für die CGU orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr.

Die CGU Arverio beinhaltet Firmenwerte, weshalb verpflichtend jährlich eine Werthaltigkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Werthaltigkeitsprüfung dieser CGU wurde mit Stichtag 31.12.2024 durchgeführt.

Im aktuellen Berichtsjahr wurde für keine weitere CGU ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert. Im vorangegangenen Berichtsjahr 2023 wurde bei der CGU Postbus ein Indikator für eine mögliche Wertminderung gesehen und daher eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt.

Die CGU Arverio verfügt über endliche Verkehrsdiensteverträge mit Laufzeiten bis 2032 bzw. 2034. Im Zuge der Werthaltigkeitsprüfung sind nachhaltige Annahmen zum Wiedergewinn bestehender Verkehrsdiensteverträge in Bayern und Baden-Württemberg (unter Berücksichtigung marktkonformer Vertragsabschlüsse) als auch der Gewinn von neuen Verkehrsdiensteverträge in die Werthaltigkeitsprüfung (als wahrscheinlichkeitsgewichtete Erwartungswerte) eingeflossen.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Group

Auf Basis des Geschäftsmodells, der Geschäftssteuerung sowie des Vorliegens von unabhängigen Cashflows, wurden für die Rail Cargo Group folgende CGUs festgelegt: „Cargo“, „Intermodal“ und „TS-HU“.

Die Güterwagen und die anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet.

Die CGU Cargo beinhaltet Firmenwerte, weshalb verpflichtend jährlich eine Werthaltigkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Werthaltigkeitsprüfung dieser CGU wurde mit Stichtag 31.12.2024 durchgeführt.

Im aktuellen Berichtsjahr wurde zusätzlich bei der CGU Intermodal (aufgrund der Entwicklung des Containerverkehrs im Zuge der globalen Konjunkturentwicklung) ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert, weshalb eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt wurde. Im vorangegangenen Berichtsjahr 2023 wurde für die CGU Intermodal sowie TS HU ebenfalls Indikatoren für eine mögliche Wertminderung gesehen und daher Wertminderungsprüfungen durchgeführt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Es wurden weder 2023 noch 2024 für eine CGU Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die CGU 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.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich“ in Erläuterung 32 gegeben.

Parameter der Werthaltigkeitsprüfungen

Zur Diskontierung wird je CGU ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den CGUs der Rail Cargo Group widerspiegelt. Spezifische Risiken werden durch Auf- bzw. Abschläge berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz der CGUs beinhaltet beispielsweise anteilige Aufschläge für Risiken der Cashflows, welche im Ausland anfallen, sofern deren Anteil am gesamten Cashflow der CGUs wesentlich ist (insb. Ungarn, Tschechien, Russland, China).

Im ÖBB Konzern werden die Geschäftspläne – aufgrund der Notwendigkeit eines sechsjährigen Rahmenplans gemäß der Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz – für einen Zeitraum von sechs Jahren erstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Darüber hinaus werden langfristige Effekte aus diversen Entwicklungen, Projekten und Maßnahmen berücksichtigt, um ein nachhaltiges Ergebnisniveau für die Ewige Rente zu ermitteln. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU entsprechende Wachstumsraten und Thesaurierungsquoten angewendet.

Die Annahmen zu den Cashflows für die Werthaltigkeitsprüfungen wurden den Berechnungen der Geschäftspläne entnommen. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass sich das langfristige Wachstum der CGUs am EZB-Inflationsziel von 2 % orientieren, wurde das Wachstum mit 2,0 % (Vj: 2,0 %) abgeleitet. Die für das angenommene Wachstum notwendigen Thesaurierungsquoten wurden anhand des Wachstumsmodells von Gordon / Shapiro ermittelt. Dieses Modell bildet die Abhängigkeit von Wachstum, der nachhaltig erzielbaren Rendite und der dafür erforderlichen Thesaurierung methodisch ab.

Nähere Angaben für CGUs, welche einer Werthaltigkeitsprüfung in der Berichtsperiode oder im Vorjahr unterzogen wurden, sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB Konzerns	TK RCG – Cargo *)	TK RCG – Intermodal *)	TK RCG – TS-HU	TK PV – Arverio
Berichtsjahr 2024				
Vor Steuern				
Zinssatz 2025 – 2030	8,2 %	8,1 %	n.a.	6,1 %
Zinssatz Ewige Rente	6,2 %	6,1 %	n.a.	6,1 %
Wachstum Ewige Rente	2,0 %	2,0 %	n.a.	2,0 %
Thesaurierungsquote	30,3 %	28,5 %	n.a.	43,6 %
Nach Steuern				
Zinssatz 2025 – 2030	6,6 %	7,0 %	n.a.	4,6 %
Zinssatz Ewige Rente	4,6 %	5,0 %	n.a.	4,6 %

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoauflschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.

n.a. Nicht anwendbar.

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB Konzerns	TK RCG – Cargo *)	TK RCG – Intermodal *)	TK RCG – TS-HU	TK PV – Postbus
Berichtsjahr 2023				
Vor Steuern				
Zinssatz 2024 – 2029	8,4 %	9,2 %	9,8 %	6,1 %
Zinssatz Ewige Rente	6,4 %	7,2 %	7,8 %	6,1 %
Wachstum Ewige Rente	2,0 %	2,0 %	2,0 %	0,0 %
Thesaurierungsquote	29,4 %	24,8 %	22,3 %	0,0 %
Nach Steuern				
Zinssatz 2024 – 2029	6,8 %	8,1 %	9,0 %	5,0 %
Zinssatz Ewige Rente	4,8 %	6,1 %	7,0 %	5,0 %

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoauflschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt und sind nur für Informationszwecke angeführt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der CGUs basiert hingegen auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für die Rail Cargo Group bzw. den TK Personenverkehr unabhängig vom übrigen ÖBB Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB Konzern unterstellt und kein konzern einheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Im Abschnitt „b. Wertminderungen und Wertaufholungen“ wird in Erläuterung³ das Ergebnis der Werthaltigkeitsprüfungen der beiden Berichtsjahre angeführt. In Erläuterungen 14 bzw. 15 werden etwaige Auswirkungen des Wertminderungstests auf die Sachanlagen bzw. auf die immateriellen Vermögenswerte dargestellt.

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 bilanzierte Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sowie der Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf den obigen Absatz „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ 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 Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

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. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene langfristige Gruppen von Vermögenswerten und 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. 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 Ersterfassung 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 Effektivzinsmethode 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 bei den Erläuterungen 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. Der ÖBB Konzern hält 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 der 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. Hedge Accounting wird im ÖBB Konzern angewendet. 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 einer zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

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 gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden 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 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. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z. B. Insolvenzen), werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

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 acht 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 Effektivzinismethode 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 an 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 und Finanzverbindlichkeiten 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 Values 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, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, 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.

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 Kauf- oder 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 einer 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 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

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

Der ÖBB Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft 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 Nutzungsrechts 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.

Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland (IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionen)

Arverio Baden-Württemberg GmbH

Die Arverio Baden-Württemberg GmbH betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken (3 SPNV-Verkehrsverträge: Netz 1 Los 2, Netz 1 Los 3, Netz 3a) mit über 700 Streckenkilometern und rd. 10 Mio. Zugkilometern pro Jahr. Die von der Arverio Baden-Württemberg GmbH betriebene Fahrzeugflotte wird von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (AöR) (SFBW) gemietet. Das Tochterunternehmen erfasst die Leasingverträge für Fahrzeuge gemäß IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen und nicht gemäß IFRS 16. Es liegt jedoch die Voraussetzung zur Saldierung gemäß IAS 32.42 nicht vor, womit in Bezug auf diese Verträge die finanziellen Verbindlichkeiten für die eingegangene Verpflichtung zur Zahlung der Leasingraten gesondert vom finanziellen Vermögenswert für den unbedingten vertraglichen Anspruch auf Erhalt der Zuschüsse ausgewiesen wird. Weitere Angaben werden in den Erläuterung 18 und 25 gegeben.

Der Umsatz basiert auf langfristigen Verkehrsverträgen (Franchiseverträgen) mit der öffentlichen Hand, die größtenteils sogenannte Bruttoverträge mit Anreizwirkung sind, bei denen der Umsatz aus dem Vertrag bis auf eine kleine Anreizkomponente unabhängig von den Fahrgeldeinnahmen ist. Die Differenz zwischen den Fahrgasterlösen und den Franchisevertragsgerlösen wird vom Aufgabenträger als Subvention gezahlt. Die Franchisevertragsgerlöse basieren unter anderem auf der Kilometerleistung und dem Leistungs-/Qualitätsniveau. Die Umsatzrealisierung erfolgt auf Grundlage der

monatlich im Verkehrsbetrieb erhobenen Leistungszahlen. Nur ein geringer Teil besteht in Form sogenannter Nettoverträge, bei denen das Verkehrsunternehmen das gesamte Fahrgeldrisiko trägt.

Arverio Bayern GmbH

In Bayern werden von der Arverio Bayern GmbH aufgrund von Franchiseverträgen zwei Verkehrsnetze über eine vertragliche Laufzeit von jeweils 12 Jahren betrieben, die zusammen einen Gesamtumsatz von voraussichtlich rd. 2 Mrd. EUR erzielen. Der Vertrag für E-Netz Allgäu wurde im Dezember 2021 in Betrieb genommen und der Vertrag für das Augsburger Netz startete im Dezember 2022. Die Franchiseverträge bestimmen die Subventionserlöse unabhängig von den Fahrgasterlösen. Die Differenz zwischen den Fahrgasterlösen und den Franchisevertragserlösen wird vom Aufgabenträger als Subvention gezahlt. Die Franchisevertragserlöse basieren unter anderem auf der Kilometerleistung und dem Leistungs-/Qualitätsniveau. Die Umsatzrealisierung erfolgt auf Grundlage der monatlich im Verkehrsbetrieb erhobenen Leistungszahlen.

Das Tochterunternehmen erfasst die Leasingverträge für Fahrzeuge gemäß IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen und nicht gemäß IFRS 16 und weist daher in Bezug auf diese Verträge kein Nutzungsrecht oder keine separate Leasingverbindlichkeit in der Bilanz aus. Die Anmietung wird durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt. Forderungen aus Bestellerentgelten in Höhe der Leasingzahlungen werden an Erfüllung statt an den Fahrzeugvermieter abgetreten. Daher werden weder Leasingverbindlichkeiten noch daraus entstehende Forderungen aus Bestellerentgelten erfasst. Das Bestellobligo für zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit IFRIC 12 beträgt pro Jahr rd. 25,8 Mio. EUR. Die Verträge sehen Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

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 (Abfertigungen für Mitarbeitende, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) 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 Arbeitnehmer“ 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 Mitarbeitende, 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.

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 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“ 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, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, 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 seinen Buchwert nicht übersteigen.

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.

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 den Erläuterungen 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 Finanzierungs-komponente berücksichtigt.

Sollten signifikante Finanzierungs-komponenten 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. Sonstige wesentliche variable Bestandteile des Transaktionspreises bestehen nicht.

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

Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur (Infrastrukturbenutzung) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Wegeentgelte und Dienstleistungsentgelte verrechnet. Die Verträge beinhalten die Bestellungen der einzelnen EVU und werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern mit den EVU abgeschlossen. Grundlage für diese Bestellungen sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB), welche eine Aufstellung zu den einzelnen Leistungen je Netzfahrplanperiode (z. B. für das Mindestzugangspaket und die Serviceeinrichtungen und -leistungen, wie Verkehrsstationen, Vershub) enthalten. In den SNNB werden die Entgelte je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge veröffentlicht. Sie gelangen diskriminierungsfrei gegenüber allen EVU zur Anwendung (ohne Gewährung von Rabatten).

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Wegeentgelte und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne dem ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden in den SNNB der ÖBB-InfrastrukturAG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten 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.

Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur besteht in der Bereitstellung des Bahnstromnetzes zur Belieferung mit Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen SNNB unterteilt in Hoch- und Niedertarif. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Weiters bietet die ÖBB-Infrastruktur AG den Kunden die Lieferung von Bahnstrom für die oben genannten Zwecke an. Der Energiepreis wird in Energielieferverträgen festgelegt, es gibt separate Preise für Hoch- und Niedertarifzeiten. Die Mengen werden im Vorhinein durch die Kunden bekanntgegeben.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung (inkl. 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 Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein mit einem Monat Zeitverzug. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Folgejahr. Daher ist eine Abgrenzung der Dezember-Leistungen erforderlich.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an und werden IFRS 16 zugerechnet. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen stattfinden, 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 von Mietenden erzielten Umsätzen verrechnet werden; sie 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, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie den Nordwestbahnhof, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

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.

Teilkonzern Rail Cargo Group

Der Umsatz des Teilkonzerns Rail Cargo Group 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.

Allen oben genannten Leistungsverpflichtungen ist gemein, dass diese vorwiegend zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert werden.

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.

Nutzungsentgelte wie Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst.

Teilkonzern ÖBB Personenverkehr

Tariferlöse

Kund:innen können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen, die Leistungen des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr 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 Kund:innen 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 Kund:innen die Fahrkarten eingelöst haben. Kund:innen haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben.

Erlöse aus den Kund:innenkarten 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 Leistungsabgeltung 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 Abgeltungen 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 und der Werkstätten der Technischen Services 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 in den Verbindlichkeiten 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 Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, weshalb der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode 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. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

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 Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren.

Steuerliche Verhältnisse

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95 / 2009 besteht für die ÖBB-InfrastrukturAG 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-HoldingAG 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.

Ertragsteuern und Latente Steuern

Ertragsteuern umfassen sowohl laufende als auch latente Steuern. Die laufenden Steuern betreffen sämtliche Steuern, die auf den steuerpflichtigen Gewinn der Konzerngesellschaften erhoben werden. Die sonstigen Steuern wie z. B. vermögensabhängige Steuern oder Betriebssteuern (Strom, Energie) sind in den entsprechenden betrieblichen Aufwendungen enthalten. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß IAS 12 „Ertragsteuern“ für alle temporären Unterschiede zwischen Steuer- und IFRS-Bilanzwerten, für Steuergutschriften und Verlustvorträge im Konzernabschluss gebildet.

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.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung werden aufgrund der bestehenden vorübergehenden Ausnahme des IAS 12 nicht bilanziert.

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 Verlustvorträge 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.

Zum 31.12.2023 wurde die internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung (globale Mindestbesteuerung) – bereits in österreichisches Recht überführt. Das Gesetz findet erstmals Anwendung für Geschäftsjahre, die nach dem 31.12.2023 beginnen. Der ÖBB Konzern fällt in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB-Konzern evaluiert laufend die grundsätzliche Betroffenheit und ermittelt die Jurisdiktionen, aus denen der Konzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärergänzungssteuer) oder einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax (nationale Ergänzungssteuer) ausgesetzt ist. Die Top-up-Tax findet auf Ebene der ÖBB-Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB-Holding AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationalen Ergänzungssteuern ergeben. Der Konzern verfolgt aufmerksam den Fortschritt der lokalen Gesetzgebungsverfahren in jedem Land, in dem der ÖBB Konzern tätig ist.

Der ÖBB-Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Gesetzgebung zu den Pillar-II-Regeln auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Aus der Analyse haben sich keine Beträge an Mindeststeuern (Top-up Tax) ergeben, die auf Gewinne von Tochterunternehmen, deren Sitze in Ländern liegen, in denen der gesetzliche Steuersatz unter dem Mindeststeuersatz von 15 % liegen, gezahlt werden müssen. Die Erleichterungsbestimmung des IAS 12, wonach keine latenten Steuern bilanziert werden, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, werden angewendet.

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 trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen und Schätzungen, beispielsweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, bei der Einschätzung von Mehrkostenforderungen aus Bauvorhaben sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f Bundesbahngesetz.

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 Arbeitnehmer:innen

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 Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigungen und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen und Wertaufholungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren auf den Geschäftsplänen (Budget 2024 und Mittelfristplanung 2025 bis 2029). Diese stellen die durch das Management erwarteten zukünftigen Nettozahlungsströmen dar, welche sich aus der fortgesetzten Nutzung der Vermögenswerte ergeben. Mittels Diskontierungszinssätzen werden die Nettozahlungsströme auf den Stichtag abgezinst. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse oder steigende Aufwände und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Diskontierungszinssätze können daher zu einer Wertminderung führen. Im Geschäftsjahr 2024 wurde zum Bilanzstichtag eine Wertminderungsprüfung durchgeführt, die zu keinen Wertminderungen oder Wertaufholungen geführt hat.

Die Sensitivitätsanalyse aus der untenstehenden Tabelle zeigt die Unter-/Überdeckung der CGUs bei einer Veränderung der Annahmen:

Sensitivitätsanalyse des Wertminderungs- /Zuschreibungsbedarfs CGU Annahmen	Veränderung der Annahmen in %-Punkten	Erhöhung des Parameters in Mio. EUR			Reduktion des Parameters in Mio. EUR		
		Cargo	Intermodal	TS-HU	Cargo	Intermodal	TS-HU
Zinssatz	+/-0,25	-59,9 (Vj: -54,5)	12,9 (Vj: -11,1)	13,3 (Vj: 2,1)	62,9 (Vj: 56,1)	17,3 (Vj: 9,1)	15,4 (Vj: 4,3)
Ewige Rente	EBITDA +/-2,5 %	45,0 (Vj: 20,5)	10,9 (Vj: 2,2)	15,3 (Vj: 3,5)	47,1 (Vj: -23,3)	7,7 (Vj: 5,1)	13,4 (Vj: 2,8)

Im Teilkonzern Rail Cargo Group wurde im Zuge der Werthaltigkeitsprüfung davon ausgegangen, dass es wie bisher im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in den Hauptmärkten der CGU Cargo und der CGU Intermodal zu Beihilfen für den Einzelwagenverkehr, die zum Vermögenserhalt beitragen, kommen wird.

Hinsichtlich der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel in den Erläuterungen 14 und 15 verwiesen. Weiterführende Angaben zu den Effekten aufgrund der Wertminderungen und der Wertaufholungen werden ebenfalls in den Erläuterungen 14 und 15 dargestellt. Angaben zur Methodik der Werthaltigkeitsprüfung, zur Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und den Berechnungsprämissen werden in Erläuterung 3 im Abschnitt „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ gemacht.

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 (Restnutzungsdauer) um ± 1 Jahr um rd. 265,1 Mio. EUR (Vj: rd. 183,7 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 193,7 Mio. EUR (Vj: rd. 199,1 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2024. Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Nutzungsdauer für einen kleinen Teil der Anlagengruppe „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen“ verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam.

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.

Zum 31.12.2024 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2024. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2024 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2021), sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2015 bis Dezember 2021 sowie der Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2024.

Für die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2023, das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 und die Verkehrsstationen in den Netzfahrplanperioden 2012 bis 2023 wird nach Verhandlungen gemäß § 68a EisbG unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. Schienen-Control-Kommission eine marktweite Bereinigung der Verfahren angestrebt. Im Ergebnis soll diese Bereinigung zur Beendigung dieser Verfahren führen. Die Rückstellung wurde in Höhe der marktweiten Bereinigung inklusive des unpräjudiziellen Angebots des Ersatzes für Kosten und Nachfragekompensation gebildet.

Die Rückstellung für das Wegeentgelt ist vom Vergleich nicht betroffen. Aufgrund der Finanzierungsvereinbarungen für die ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 bestand für die Netzfahrplanperiode 2022, 2023 und 2024 keine Notwendigkeit mehr Marktaufschläge einzuheben. Durch diesen Entfall der Marktaufschläge reduziert sich das betragsmäßige Risiko der Rückstellung für das Wegeentgelt 2022, 2023 und 2024 im Vergleich zu den vorangegangenen Netzfahrplanperioden wesentlich. Weiters wurden bei der Wegeentgeltfestlegung für die Netzfahrplanperiode 2022, 2023 und 2024 Kürzungen auf Basis der verfügbaren Informationen zu den jeweiligen Verfahrensständen berücksichtigt, sodass diese Kürzungen geringer als in den vorangegangenen Netzfahrplanperioden ausfallen sollten. Auf Basis der daraus abgeleiteten Annahmen wurde die Rückstellung bis 2024 berechnet und dafür vorgesorgt.

Ebenso ist die Rückstellung für das Bahnstromnetzentgelt für das Geschäftsjahr 2024 vom Vergleich nicht betroffen. Die Rückstellungshöhe wurde auf Basis des Informationsstandes aus den bisherigen Verfahren unter Berücksichtigung von Weiterentwicklungen im Entgeltmodell berechnet und vorgesorgt.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher von dem ÖBB-Konzern verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für den ÖBB-Konzern kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Expert:innen 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.

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 Rückbauszenarien 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.

Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Rückstellungen für Umweltrisiken und für Stilllegungskosten bei einer Veränderung der Kosten um +/- 10 % um rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR) erhöht/verringert. Auf die Ermittlung von Sensitivitäten für die Rückstellung von Freimachungskosten wurde verzichtet, da die Rückstellung aus vielen Einzelbeträgen besteht, für die unterschiedliche Parameter, Schätzungen und Berechnungen zu Anwendung kommen. Die Änderung einzelner Parameter würde daher keine besondere Aussagekraft haben. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Die Europäische Kommission (EK) hat im Oktober 2024 eine Geldbuße in Höhe von rd. 16,7 Mio. EUR gegen die ÖBB-Holding AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Technische Services-GmbH aufgrund eines Verstoßes gegen das Kartellverbot verhängt. Gegen den Beschluss der EK wurde eine Nichtigkeitsklage beim Europäischen Gericht (EuG) eingebracht. Eine Entscheidung des EuG ist nicht vor dem Jahr 2026 zu erwarten. Für dieses Gerichtsverfahren wurde eine Rückstellung auf Basis von aktuellen Einschätzungen gebildet. Der Ausgang des Verfahrens ist mit Unsicherheiten behaftet. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann vom rückgestellten Betrag abweichen. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

e. Ertragsteuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Steuerliche Verhältnisse“). 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).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. 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. Dies war zum 31.12.2024 und zum 31.12.2023 nicht erforderlich.

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 Konzerns zum 31.12.2024 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.

h. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Damit wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht. Auf Basis dieses ganzheitlichen Ansatzes werden sowohl die Chancen als auch die Risiken durch das Unternehmen auf die Umgebung und ebenso für das Unternehmen selbst in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen ermittelt. Auf Basis der jährlich aktualisierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse hinsichtlich physischer Klimarisiken, welche im ÖBB Konzern 2022 das erste Mal im Zuge der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung durchgeführt wurde, sowie einer allgemeinen Chancen- und Risikoanalyse konnten folgende maßgebliche Themen mit Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken identifiziert werden, die eine Auswirkung auf den ÖBB Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen bedingt durch den Klimawandel (Stark-Niederschlägen, Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat sowohl eine Auswirkung auf den Betrieb der Züge / Busse und die Infrastruktur als auch auf die Kund:innen. Einmal mehr hat dies speziell das Hochwasser in Wien und Niederösterreich im September 2024 gezeigt. Um den Auswirkungen auf den Bahnverkehr entgegenzuwirken, werden im gesamten ÖBB Konzern entsprechende Maßnahmen gesetzt, wie zum Beispiel die Einführung von geeigneten Monitoring- und Frühwarnsystemen sowie gezielte Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte zur Erhöhung der Resilienz von Anlagen, Systemen, Fahrzeugen und Prozessen. Mit zielgerichteten Anpassungen soll zukünftig die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn abgesichert werden.
- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des Bahn- und Busangebots, wodurch sich eine mögliche Steigerung von Auslastungen und damit verbunden von Produktivität aber auch eine Steigerung von Erlösen/Umsätzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies jedoch auch mit erforderlichen Investitionen in den Ausbau der Kapazität des Systems Bahn verbunden.
- Aufgrund des Klimawandels und damit verbundenen Entwicklungen ergibt sich für den ÖBB Konzern direkt und indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, und zwar sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO₂-Abgabe). Im Zuge der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden abseits der üblichen jährlichen Niederschlagsvolatilitäten auf lange Sicht keine erheblichen Klimarisiken für die Eigenerzeugung von Bahnstrom identifiziert.

Das Management hat die erkennbaren bzw. abschätzbaren Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Aus der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergaben sich aktuell keine Auswirkungen auf Rückstellungsbildungen oder Indizien für Wertminderungen von Vermögenswerten oder notwendige Anpassungen von Nutzungsdauern. Im Berichtsjahr kam es aufgrund des Hochwassers im September entlang der Westbahnstrecke zu Abgängen in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR und Nutzungsdauerverkürzungen mit einem Effekt in Höhe von rd. 3,0 Mio. EUR im Bereich der Sachanlagen. Darüber hinaus wurden keine mit dem Klimawandel zusammenhängenden Aspekte erkannt, die zu einer Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im aktuellen Konzernabschluss führen würden. Weitere Details zur Klimaresilienz des ÖBB Konzerns sowie etwaiger Anpassungsmaßnahmen aller vollkonsolidierter Tochtergesellschaften findet sich in der nichtfinanziellen Erklärung für den ÖBB Konzern. Diese ist im Konzernlagebericht zu finden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern sind gemäß IAS 12 als langfristig auszuweisen. 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 in den Erläuterungen 20 und 27 angeführt.

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29). Bei Dienstleistungskonzessionen (IFRIC 12), bei denen Forderungen aus Bestellerentgelten in Höhe der Leasingzahlungen an Erfüllung statt an den Fahrzeugvermieter abgetreten werden, werden weder Leasingverbindlichkeiten noch daraus entstehende Forderungen erfasst (Erläuterung 3). Zudem werden Aufwendungen und Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs (Anpassung an das Bedarfsprofil) sowie aus der Ausgleichsenergie saldiert dargestellt.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, 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 sonstiger Rechte, auf die der ÖBB Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB Konzern veranlagt liquide 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.

Ukrainekrise – finanzielle Auswirkungen

Aufgrund des Krieges in der Ukraine kam es während des Jahres 2022 zu enormen Preissprüngen auf den Energiemärkten, die zu einem noch nie dagewesenen Allzeithoch führten. Seitdem ging das allgemeine Preisniveau auf den Energiemärkten zurück, verblieb dennoch im Geschäftsjahr 2024 auf einem im Vergleich zur Zeit vor dem Allzeithoch hohen Niveau. Mögliche künftige Auswirkungen der Ukrainekrise auf die Bewertung einzelner Vermögenswerte und Schulden werden fortlaufend analysiert. Von den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine ist die Geschäftstätigkeit und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage mittelbar betroffen. Die mittelbare Betroffenheit ergibt sich aus gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen, Änderungen der Zinslandschaft und der Wechselkurse sowie bei der Überprüfung der Werthaltigkeit von CGUs.

Zudem ergaben sich aufgrund der hohen Inflationsraten durch tarifliche Vereinbarungen Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Zum ÖBB Konzern gehört ein Tochterunternehmen der Rail Cargo Group mit Sitz in Russland, bei dem sich die Umsatzerlöse aufgrund der eingeschränkten Geschäftstätigkeit vermindert haben. Daraus ergeben sich für den ÖBB Konzern allerdings keine wesentlichen Auswirkungen. Es könnten bilanzielle Verluste aus einer Endkonsolidierung des dort ansässigen Tochterunternehmens entstehen, sollte eine Beherrschung aufgrund der Einschränkung substanzieller Rechte nicht mehr vorliegen. Zum aktuellen Zeitpunkt wird allerdings von einer Beherrschung durch den ÖBB Konzern ausgegangen. Wesentliche Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern mussten zum Stichtag nicht gebildet werden, ebenso wie auf nichtfinanzielle Vermögenswerte keine Wertminderungen notwendig waren. Kein Tochterunternehmen des ÖBB Konzerns hat seinen Sitz in der Ukraine.

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

4. Umsatzerlöse

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	3.209,9	2.603,8
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.365,5</i>	<i>1.140,5</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstige Dritte</i>	<i>688,8</i>	<i>357,7</i>
Güterverkehr	1.780,2	1.739,2
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>143,0</i>	<i>130,7</i>
Mieten und Pachten	246,2	231,3
Instandhaltung und Wartung	87,8	79,1
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	80,0	77,5
Infrastrukturbenützung	34,0	61,1
Traktionsleistungen	23,0	21,4
Verwertungsobjekte	10,9	4,6
Sonstige Umsatzerlöse	235,0	204,3
Gesamt	5.707,0	5.022,3

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh) gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2024 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die übrigen Verkehrsdienstbestellungen basieren im Wesentlichen auf Leistungsverträgen mit Ländern oder Gemeinden in Österreich bzw. mit Leistungsbestellern im Ausland. Nähere Informationen zu den Leistungsverträgen sind in Erläuterung 32 enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15 können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden.

in Mio. EUR	2024 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Bund, Länder, Gemeinden	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	3.209,9	814,7	2.395,2	782,7	2.427,2	2.054,3	1.155,6
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.365,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.365,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.365,5</i>	<i>1.365,5</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstigen Dritten</i>	<i>688,8</i>	<i>0,0</i>	<i>688,8</i>	<i>0,0</i>	<i>688,8</i>	<i>688,8</i>	<i>0,0</i>
Güterverkehr	1.539,4	1.516,5	22,9	0,0	1.539,4	143,0	1.396,4
Instandhaltung/Wartung	86,4	82,3	4,1	85,7	0,7	0,0	86,4
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	80,0	80,0	0,0	0,0	80,0	0,0	80,0
Infrastrukturbenützung	34,0	34,0	0,0	0,0	34,0	0,0	34,0
Traktionsleistungen	22,2	22,2	0,0	10,6	11,6	0,0	22,2
Erlöse aus Verwertungsobjekten	10,9	10,9	0,0	10,9	0,0	0,0	10,9
Sonstige Umsatzerlöse	227,3	158,3	69,0	68,1	159,2	0,0	227,3
Gesamt	5.210,1	2.718,9	2.491,2	958,0	4.252,1	2.197,3	3.012,8

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2023 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Bund, Länder, Gemeinden	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	2.603,8	807,1	1.796,7	782,9	1.820,9	1.693,7	910,1
davon Verkehrsdienstbestellungen Bund	1.140,5	0,0	1.140,5	0,0	1.140,5	1.140,5	0,0
davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstigen Dritten	357,7	0,0	357,7	0,0	357,7	357,7	0,0
Güterverkehr	1.531,3	1.507,3	24,0	0,0	1.531,3	130,7	1.400,6
Instandhaltung/Wartung	77,5	77,5	0,0	0,0	77,5	0,0	77,5
Erlöse aus Verwertungsobjekten	76,9	75,4	1,5	0,0	76,9	0,0	76,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	61,1	61,1	0,0	0,0	61,1	0,0	61,1
Infrastrukturbenützung	21,4	21,4	0,0	0,0	21,4	0,0	21,4
Traktionsleistungen	4,6	4,6	0,0	4,6	0,0	0,0	4,6
Sonstige Umsatzerlöse	183,8	136,0	47,8	58,7	125,1	0,0	183,8
Gesamt	4.560,5	2.690,4	1.870,0	846,2	3.714,2	1.824,4	2.736,0

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 246,2 Mio. EUR (Vj: rd. 231,3 Mio. EUR) sowie übrige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 250,8 Mio. EUR (Vj: rd. 230,5 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen keine variablen Zahlungen vereinbart worden sind) verteilen sich wie folgt:

31.12.2024 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2025	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2026	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2027	Leistungs- verpflichtung nach 2027
Personen- und Gepäckverkehr	203,2	53,5	34,6	29,4	85,7
Güterverkehr	13,0	6,1	2,7	1,6	2,6
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	6.503,8	1.465,4	1.594,7	1.665,2	1.778,6
Verkehrsdienstbestellungen	1.649,3	402,0	332,0	268,7	646,5
Mieten und Pachten	13,3	3,3	3,3	3,4	3,4
Gesamt	8.382,7	1.930,2	1.967,4	1.968,3	2.516,8

31.12.2023 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2024	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2025	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2026	Leistungs- verpflichtung nach 2026
Personen- und Gepäckverkehr	287,1	55,7	45,8	38,5	147,2
Güterverkehr	3,9	3,5	0,4	0,0	0,0
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	6.273,3	1.433,8	1.547,2	1.578,5	1.713,8
Verkehrsdienstbestellungen	1.516,6	343,4	298,1	229,8	645,2
Gesamt	8.080,9	1.836,3	1.891,5	1.846,8	2.506,2

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

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.471,8	2.077,2
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	35,4	34,2
Schadensvergütungen	10,6	15,9
Kursdifferenzen	13,2	15,2
Übrige sonstige betriebliche Erträge	115,0	70,5
Gesamt	2.646,0	2.213,0

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse (Infrastrukturbenutzungsentgelt) 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

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	267,7	221,9
Strom	280,0	239,5
Sonstiger Materialaufwand	138,8	141,8
Zwischensumme Materialaufwand	686,5	603,2
Transportleistungen durch Dritte	667,5	594,2
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	216,2	183,1
Infrastrukturbenutzung	231,4	86,8
Sonstige bezogene Leistungen	825,1	641,1
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.940,2	1.505,2
Gesamt	2.626,7	2.108,4

Es bestehen drei langfristige Strombezugsverträge, wovon zwei als Derivate bilanziert werden, da regelmäßig auch Verkäufe erfolgen und ein Strombezugsvertrag die Own-Use-Exemption erfüllt. Hinsichtlich der langfristigen Verpflichtungen wird auf Erläuterung 28.2. verwiesen.

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. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.787,8	2.523,3
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	687,9	620,8
Aufwendungen für Abfertigungen	36,3	30,4
Aufwendungen für Altersversorgung	36,3	32,6
Sonstige Sozialaufwendungen	5,6	6,6
Gesamt	3.553,9	3.213,7

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalarückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2024	2023
Angestellte	19.790	17.209 **)	2.581	15 %	19.177	16.692 **)
Arbeiter:innen	13.721	12.506 **)	1.215	10 %	13.105	12.132 **)
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	12.009	13.475	-1.466	-11 %	12.718	14.237
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	45.520	43.190	2.330	5 %	45.000	43.061
Lehrlinge *)	1.964	1.851	113	6 %	1.731	1.619
Gesamt mit Lehrlingen	47.484	45.041	2.443	5 %	46.731	44.680
<i>davon Ausland</i>	<i>5.755</i>	<i>4.589</i>	<i>1.166</i>	<i>25 %</i>	<i>5.591</i>	<i>4.601</i>

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2024 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 155 Lehrlinge beschäftigt.

**) Aktualisierung der Vorjahreswerte zur besseren Vergleichbarkeit.

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2024	2023
Angestellte	19.247,5	16.717,3 **)	2.530,2	15 %	18.639,2	16.221,6 **)
Arbeiter:innen	13.516,4	12.315,3 **)	1.201,1	10 %	12.904,8	11.956,0 **)
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	11.614,5	13.055,1	-1.440,6	-11 %	12.305,0	13.812,3
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	44.378,4	42.087,7	2.290,7	5 %	43.849,0	41.989,9
Lehrlinge *)	1.964,0	1.851,0	113,0	6 %	1.730,3	1.618,7
Gesamt mit Lehrlingen	46.342,4	43.938,7	2.403,7	5 %	45.579,3	43.608,6
<i>davon Ausland</i>	<i>5.713,4</i>	<i>4.550,0</i>	<i>1.163,4</i>	<i>26 %</i>	<i>5.541,8</i>	<i>4.562,6</i>

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2024 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 155 Lehrlinge beschäftigt.

**) Aktualisierung der Vorjahreswerte zur besseren Vergleichbarkeit.

9. Abschreibungen

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.445,5	1.329,8
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	<i>15,3</i>	<i>12,0</i>
Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16	146,5	131,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	76,9	64,8
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	6,4	5,5
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-153,9	-149,4
Abschreibung Gesamt	1.521,4	1.382,4

Wie im Vorjahr gab es im Berichtsjahr 2024 keine Wertminderungen nach Wertminderungstests. Weitere Angaben werden in den Erläuterungen 14 und 15 angeführt.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Betriebskosten	163,4	171,1
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	55,4	51,0
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	39,6	39,5
Verluste aus Anlagenabgängen	29,2	31,8
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	20,1	17,5
Rechts- und Beratungsaufwendungen	27,5	15,8
Betriebliche Steuern	13,4	12,1
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4,7	-0,3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	233,8	181,7
Gesamt	587,1	520,2

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernspreckgebühren, 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:

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	2.166	1.848
Andere Bestätigungsleistungen	3	120
Steuerberatung	776	35
Sonstige Leistungen	228	647
Gesamt	3.173	2.651

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2024 in TEUR	2023 in TEUR
Honorar des Konzernabschlussprüfers		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	557	567
Andere Bestätigungsleistungen	3	118
Steuerberatung	760	4
Sonstige Leistungen	146	130
Gesamt	1.466	820

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung beider Geschäftsjahre wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2024 und 2023 die Prüfungen des Nachhaltigkeitsberichts im Konzernlagebericht verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	53,9	49,1
Zinsaufwendungen	-664,2	-527,9
Gesamt	-610,3	-478,9

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt. Die Zinserträge und Zinsaufwendungen von Dienstleistungsverträgen werden gem. IFRIC 12 saldiert dargestellt, wenn es gem. IAS 32 möglich ist. Bei bestimmten Dienstleistungskonzessionen, die im Berichtsjahr neu zum Konzern gekommen sind, ist eine Saldierung nicht möglich, womit im Berichtsjahr Zinserträge aus Forderungen für Dienstleistungskonzessionen bzw. Zinsaufwendungen für Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 4,2 Mio. EUR ausgewiesen werden.

Die Zinserträge betreffen Haftungsentgelte gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsabgrenzungen, die Veranlagung der aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Zinsen aus Depots aus noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen sowie im Vorjahr Effekte aus der Abzinsung von Rückstellungen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 246,1 Mio. EUR (Vj: rd. 258,4 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für Effekte aus der Verzinsung von Rückstellungen, für noch bestehende oder ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 153,4 Mio. EUR (Vj: rd. 136,4 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	27,5	12,9
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	6,5	7,7
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	20,2	4,9
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	0,2	0,0
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	0,7	0,2
Sonstige Finanzaufwendungen	-14,4	-6,0
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	-0,3	0,0
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-12,7	-4,0
Gesamt	13,0	6,9

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt. Die Zinserträge und Zinsaufwendungen von Dienstleistungsverträgen werden gem. IFRIC 12 saldiert dargestellt, wenn es gem. IAS 32 möglich ist. Bei bestimmten Dienstleistungskonzessionen ist eine Saldierung nicht möglich, womit im Berichtsjahr Zinserträge aus Forderungen für Dienstleistungskonzessionen bzw. Zinsaufwendungen für Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 4,2 Mio. EUR gesondert ausgewiesen werden.

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von nicht in einer Hedge-Beziehung stehenden Stromderivaten.

Die Erträge aus der Bewertung von Derivaten sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen, da zum 31.12.2023 Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert hauptsächlich das Lieferjahr 2024 betroffen haben und daher 2024 in die sonstigen Finanzerträge umgebucht wurden. Zum 31.12.2024 wurde dieser Effekt durch die Bewertung der aktuellen Derivate nicht kompensiert, da Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert in vergleichbarer Höhe nicht bestanden haben.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren aus Kursdifferenzen, sowie im Vorjahr insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-10,8	-11,7
Latenter Steueraufwand/-ertrag	38,2	-75,4
<i>davon aus Steuersatzanpassungen</i>	0,0	3,0
Ertragsteuern	27,4	-87,1

Die Steuern werden mit 23 % des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Im Jänner 2022 wurde in Österreich die stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes von 25 % auf 23 % beschlossen. Ab 01.01.2023 gilt für das Kalenderjahr 2023 ein Körperschaftsteuersatz von 24 % und ab 01.01.2024 beträgt dieser 23 %.

Für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden wurde der aktuell gültige Steuersatz von 23 % herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in einigen Jurisdiktionen (Österreich, Bulgarien, Deutschland, Italien, Kroatien, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ungarn, Polen), in denen der ÖBB Konzern derzeit tätig ist, bereits in lokales Recht umgesetzt und sind für Geschäftsjahre beginnend ab dem 31.12.2023 anwendbar. Der ÖBB Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Pillar-II-Gesetzgebung auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Aus der Analyse haben sich keine wesentlichen Beträge an Mindeststeuern (Top-up-Tax) ergeben, die auf Gewinne von Tochterunternehmen, deren Sitze in Ländern liegen, in denen der gesetzliche Steuersatz unter dem Mindeststeuersatz von 15 % liegen, gezahlt werden müssen.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	<i>221,8</i>	<i>197,2</i>
Veränderung latenter Steuer		
erfolgswirksam	38,2	-75,4
im sonstigen Konzernergebnis	-9,7	100,0
Bilanzansätze 31.12.	250,3	221,8
<i>davon latente Steueransprüche</i>	<i>254,6</i>	<i>226,2</i>
<i>davon latente Steuerschulden</i>	<i>-4,3</i>	<i>-4,4</i>

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 23 % auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern und den in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	113,6	111,6
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	92,8	189,1
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	206,4	300,7
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>23 %</i>	<i>24 %</i>
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-47,5	-72,2
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	-0,1	4,0
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	14,1	9,2
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-3,6	-4,4
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	1,0	4,6
Auswirkungen Steuersatzänderungen	0,1	3,0
Verrechnung aus Konsolidierung	-13,1	-20,2
Auswirkungen von Ansatzänderungen	83,6	-7,3
Sonstige Auswirkungen	-7,1	-3,8
Steuern vom Einkommen	27,4	-87,1
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-13,3 %	29,0 %

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen sind zu einem wesentlichen Teil auf den Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen zurückzuführen. Die ÖBB-InfrastrukturAG konnte zum 31.12.2024 latente Steuern von bisher nicht angesetzten Verlustvorträgen in Höhe von rd. 40,4 Mio. EUR (Vj: Wertberichtigung von rd. -75,9 Mio. EUR) ansetzen, die ÖBB-HoldingAG bildete zusätzliche aktive latente Steuern aus bisher nicht angesetzten Verlustvorträgen in Höhe von rd. 32,3 Mio. EUR (Vj: rd. 71,0 Mio. EUR).

Nachdem die Eigenkapitalquote der Unternehmensgruppe nicht mehr als 2 %-Punkte unter der Eigenkapitalquote des Konzerns liegt, kommt die Zinsschranke des § 12a KStG nicht zur Anwendung und es wird der Zinsüberhang in voller Höhe als Betriebsausgabe abgezogen.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2024 und 31.12.2023 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 31.12.2024	schulden 31.12.2024	ansprüche 31.12.2023	schulden 31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	17,9	-130,7	9,6	-115,9
Immaterielle Vermögenswerte	1,7	-3,5	1,7	-3,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	49,2	-41,0	8,8	-0,4
Finanzielle Vermögenswerte	1,3	-7,3	1,1	-36,7
	70,1	-182,5	21,2	-156,6
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	5,4	-0,7	5,4	-0,8
Forderungen Lieferungen und Leistungen	1,5	-0,4	1,8	-0,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,4	-0,4	0,3	-0,3
Finanzielle Vermögenswerte	1,6	-2,7	0,3	-4,4
	8,8	-4,2	7,8	-5,8
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	92,7	-0,2	102,7	-0,3
Rückstellungen	12,6	-0,1	10,0	-2,4
	105,3	-0,3	112,7	-2,7
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	27,1	-1,1	16,9	-1,9
Rückstellungen	10,1	-4,6	12,3	-9,5
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	1,1	-1,6	1,6	-2,6
Sonstige Verbindlichkeiten	6,4	0,0	42,4	0,0
	44,7	-7,3	73,2	-14,0
Steuerliche Verlustvorträge	215,6	0,0	186,0	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	444,6	-194,3	400,9	-179,1
Saldierung	-190,0	190,0	-174,7	174,7
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	254,6	-4,3	226,2	-4,4

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).

Für die österreichische körperschaftssteuerliche Gruppe ergibt sich zum 31.12.2024 ein Überhang aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen in Höhe von rd. 33,6 Mio. EUR (Vj: rd. 39,4 Mio. EUR), die im Wesentlichen auf Bewertungsunterschiede der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Personenverkehr AG zurückzuführen sind. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 5,4 Mio. EUR (Vj: rd. 5,0 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -4,3 Mio. EUR (Vj: rd. -4,4 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Aufgrund der Planungsrechnung konnten zudem aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 215,6 Mio. EUR (Vj: rd. 186,0 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 50,7 Mio. EUR (Vj: rd. 28,4 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG, rd. 61,0 Mio. EUR (Vj: rd. 85,8 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG und rd. 103,3 Mio. EUR (Vj: rd. 71,0 Mio. EUR) von der ÖBB-Holding AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 4.430,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4.588,8 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. 2.417,9 Mio. EUR

(Vj: rd. 2.574,2 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Verlustvorträge von ausländischen Gesellschaften bestehen in Höhe von rd. 267,9 Mio. EUR (Vj: rd. 153,4 Mio. EUR). Davon stammen rd. 123,0 Mio. EUR aus der im Geschäftsjahr erworbenen Arverio-Gruppe und sind unbegrenzt vortragsfähig. Es wurden darauf keine aktiven latenten Steuern gebildet.

Die ungarische Gesellschaft Rail Cargo Hungaria Zrt berichtet einen unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvortrag von rd. 138,1 Mio. EUR, auf den sie keine aktiven latenten Steuern angesetzt hat. Ebenso setzte die russische Gesellschaft ooo Rail Cargo Logistics – RUS keine aktiven latenten Steuern auf ihren Verlustvortrag in Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR an.

Die italienische Tochtergesellschaft Rail Cargo Logistics – Italy s.r.l. konnte auf ihre unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR aktive latente Steuern ansetzen, sowie die Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l auf ihre Verlustvorträge in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR. Die tschechische Gesellschaft Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o bildet auf ihre Verlustvorträge in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR aktive latente Steuern, ebenso die tschechische Gesellschaft Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR. Beide Gesellschaften gehen davon aus, dass sie ihre Verluste in den kommenden Jahren vollständig verwerten können.

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2024 offene Siebentel in Höhe von rd. 34,0 Mio. EUR (Vj: rd. 38,5 Mio. EUR). Diesbezüglich wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Auf passive temporäre Differenzen aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften in Höhe von rd. 1.056,6 Mio. EUR (Vj: rd. 940,6 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

2024 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	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2024</i>	33.979,1	498,4	8.870,6	754,4	12.052,5	8,7	436,3	9.942,4	66.542,5
Umrechnungsdifferenzen	-1,7	-1,1	-17,0	-3,4	-1,2	-0,1	-0,5	-0,1	-25,1
Zugänge	1.033,3	30,4	424,4	160,7	424,3	2,3	50,9	2.651,0	4.777,3
Zugänge Konsolidierungskreis	150,0	8,3	2,9	0,0	84,6	0,0	6,7	59,2	311,7
Abgänge	-140,4	-29,2	-97,2	-61,4	-152,6	-0,5	-32,7	-8,4	-522,3
Abgänge Konsolidierungskreis	-9,5	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,5	0,0	-10,5
Umbuchungen	580,5	-115,0	288,6	0,1	326,4	0,0	5,6	-1.097,3	-11,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024	35.591,4	391,9	9.472,3	850,5	12.733,6	10,4	465,7	11.546,9	71.062,7
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2024 (inkl. Wertminderungen)</i>	-11.773,3	-128,2	-4.764,6	-429,8	-7.070,1	-3,0	-332,4	-1,9	-24.503,5
Umrechnungsdifferenzen	0,6	0,4	12,0	2,5	1,0	0,1	0,4	0,1	17,0
Abschreibungen	-646,5	-30,0	-328,3	-123,6	-408,4	-1,7	-53,4	0,0	-1.591,9
Zugänge Konsolidierungskreis	-16,3	-1,9	-1,8	0,0	-24,6	0,0	-3,8	0,0	-48,4
Abgänge	117,3	26,0	85,7	53,9	143,9	0,2	32,5	0,0	459,5
Abgänge Konsolidierungskreis	3,9	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,5	0,0	4,8
Umbuchungen	-24,5	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024 (inkl. Wertminderungen)	-12.338,7	-109,3	-4.997,1	-496,9	-7.357,8	-4,5	-356,2	-1,9	-25.662,5
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2024</i>	22.205,8	370,2	4.106,0	324,6	4.982,4	5,7	103,9	9.940,4	42.039,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024</i>	23.252,6	282,6	4.475,1	353,6	5.375,8	5,9	109,5	11.545,0	45.400,2
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2024</i>	-9.762,3	0,0	-254,0	0,0	-2.950,7	0,0	-10,5	-1.208,5	-14.185,9
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Zugänge	-78,9	0,0	-35,8	0,0	-28,6	0,0	-0,6	-193,6	-337,5
Zugänge Konsolidierungskreis	-50,9	0,0	0,0	0,0	-63,6	0,0	-1,2	-41,0	-156,7
Abgänge	63,1	0,0	0,5	0,0	64,1	0,0	0,1	0,1	128,1
Abgänge Konsolidierungskreis	0,7	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	1,1
Umbuchungen	-31,4	0,0	0,0	0,0	-28,8	0,0	0,0	198,7	138,5
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024	-9.859,6	0,0	-289,3	0,0	-3.007,3	0,0	-12,0	-1.244,2	-14.412,3
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2024</i>	5.883,6	0,0	151,9	0,0	2.545,2	0,0	10,0	0,0	8.590,7
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen	99,8	0,0	8,8	0,0	39,2	0,0	0,4	0,0	148,1
Zugänge Konsolidierungskreis	17,5	0,0	0,0	0,0	20,7	0,0	0,4	0,0	38,6
Abgänge	-58,1	0,0	-0,4	0,0	-63,5	0,0	-0,1	0,0	-122,2
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	0,0	-0,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	5.942,4	0,0	160,2	0,0	2.541,3	0,0	10,5	0,0	8.654,4
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2024</i>	-3.878,7	0,0	-102,1	0,0	-405,5	0,0	-0,5	-1.208,5	-5.595,3
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2024</i>	-3.917,2	0,0	-129,1	0,0	-466,0	0,0	-1,5	-1.244,2	-5.758,0
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2024</i>	18.327,1	370,2	4.003,8	324,6	4.576,9	5,7	103,4	8.732,0	36.443,7
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024</i>	19.335,4	282,6	4.346,1	353,6	4.909,8	5,9	108,0	10.300,8	39.642,2

2023 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	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i>	31.936,3	464,2	8.327,5	653,2	11.430,4	7,7	415,3	9.500,4	62.735,0
Umrechnungsdifferenzen	0,2	0,3	9,1	0,2	0,7	0,1	0,2	0,0	10,7
Zugänge	1.085,9	36,0	319,4	133,1	387,8	1,1	45,7	2.229,6	4.238,6
Abgänge	-216,1	-2,0	-47,8	-32,4	-101,6	-0,1	-29,4	-7,6	-437,1
Umbuchungen	1.172,9	0,0	262,5	0,3	335,2	0,0	4,5	-1.780,0	-4,6
Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2023	33.979,1	498,4	8.870,6	754,4	12.052,5	8,7	436,3	9.942,4	66.542,5
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023 (inkl. Wertminderungen)</i>									
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-6,3	0,1	-0,5	0,0	-0,1	0,0	-6,6
Abschreibungen (inkl. Wertminderung)	-605,7	-31,6	-290,5	-107,7	-377,0	-1,3	-46,9	-0,7	-1.461,5
Abgänge	189,3	0,7	37,5	25,3	95,6	0,1	29,0	0,1	377,4
Umbuchungen	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,8	0,0	2,8	0,0	1,3
Zuschreibungen	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 (inkl. Wertminderungen)	-11.773,3	-128,2	-4.764,6	-429,8	-7.070,1	-3,0	-332,4	-1,9	-24.503,5
<i>Buchwerte vor Kosten- beiträgen per 01.01.2023</i>	20.577,6	366,9	3.822,1	305,8	4.643,0	5,9	98,0	9.499,1	39.318,5
<i>Buchwerte vor Kosten- beiträgen per 31.12.2023</i>	22.205,8	370,2	4.106,0	324,6	4.982,4	5,7	103,9	9.940,4	42.039,0
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2023</i>	-9.666,0	0,0	-225,3	0,0	-2.970,8	0,0	-10,7	-1.055,7	-13.928,4
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Zugänge	-68,9	0,0	-32,2	0,0	-15,7	0,0	-0,3	-272,9	-390,2
Abgänge	79,7	0,0	3,5	0,0	45,3	0,0	0,4	3,8	132,7
Umbuchungen	-107,1	0,0	0,0	0,0	-9,4	0,0	0,2	116,4	0,0
Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2023	-9.762,3	0,0	-254,0	0,0	-2.950,7	0,0	-10,5	-1.208,5	-14.185,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i>									
Abschreibungen	99,1	0,0	5,3	0,0	38,9	0,0	0,4	0,0	143,8
Abgänge	-73,6	0,0	-3,2	0,0	-42,4	0,0	-0,4	-2,9	-122,4
Umbuchungen	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	5.883,6	0,0	151,9	0,0	2.545,2	0,0	10,0	0,0	8.590,7
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>	-3.808,1	0,0	-75,6	0,0	-422,1	0,0	-0,6	-1.052,8	-5.359,2
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2023</i>	-3.878,7	0,0	-102,1	0,0	-405,5	0,0	-0,5	-1.208,5	-5.595,3
<i>Buchwerte nach Kosten- beiträgen per 01.01.2023</i>	16.769,5	366,9	3.746,5	305,8	4.220,9	5,9	97,4	8.446,3	33.959,3
<i>Buchwerte nach Kosten- beiträgen per 31.12.2023</i>	18.327,1	370,2	4.003,8	324,6	4.576,9	5,7	103,4	8.732,0	36.443,7

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Entkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2024 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 4.583,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4.068,4 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbauarbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke sowie Anschaffung von Fahrpark. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen in Bau.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau“ 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“ (Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 153,4 Mio. EUR (Vj: rd. 136,4 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,2 bis 2,9 %, (Vj: 2,0 bis 2,5 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und von zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte sind in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 31,8 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	
	2024	2023	2024	2023
Fahrpark	119,3	134,8	57,5	60,7
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (BGA)	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund offener Bestellobligi von rd. 4.747,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.919,2 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Wertminderungen und Wertaufholungen

Die Werthaltigkeitsprüfungen führten 2024 wie auch im Vorjahr zu keinem Wertminderungsbedarf. Der erzielbare Betrag aller CGU des ÖBB Konzerns wird durch den Nutzungswert repräsentiert. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes sind in Erläuterung 3 ersichtlich. Weitere Angaben zum Firmenwert werden unter Erläuterung 15 gemacht.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2024 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2024</i>	554,1	1.886,0	235,4	165,3	2.840,8
Umrechnungsdifferenzen	-0,7	0,0	-13,7	0,0	-14,5
Zugänge	20,7	163,9	0,0	94,6	279,2
Zugänge Konsolidierungskreis	10,3	0,0	47,0	0,0	57,3
Abgänge	-7,2	0,0	0,0	-0,2	-7,3
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	0,0	0,0	-0,4
Umbuchungen	56,4	17,8	0,0	-72,1	2,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024	633,1	2.067,7	268,7	187,7	3.157,1
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024 (inkl. Wertminderungen)</i>					
Umrechnungsdifferenzen	-409,5	-350,5	-152,3	0,0	-912,3
Abschreibungen	0,6	0,0	9,9	0,0	10,5
Zugänge Konsolidierungskreis	-50,0	-26,7	0,0	-0,2	-76,9
Abgänge	-2,1	0,0	0,0	0,0	-2,1
Abgänge Konsolidierungskreis	7,1	0,0	0,0	0,2	7,3
Abgänge Konsolidierungskreis	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024 (inkl. Wertminderungen)	-453,4	-377,3	-142,4	0,0	-973,1
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2024</i>	<i>144,6</i>	<i>1.535,5</i>	<i>83,1</i>	<i>165,3</i>	<i>1.928,5</i>
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024	179,7	1.690,4	126,3	187,7	2.184,1
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2024</i>	<i>-37,1</i>	<i>-826,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-863,6</i>
Zugänge	-5,4	-58,6	0,0	0,0	-64,0
Zugänge Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Abgänge Konsolidierungskreis	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
Umbuchungen	1,4	-1,5	0,0	-5,2	-5,3
Stand 31.12.2024	-41,0	-886,7	0,0	-5,2	-932,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024</i>					
Abschreibungen	30,8	116,9	0,0	0,0	147,7
Abschreibungen	2,0	3,7	0,0	0,0	5,8
Zugänge Konsolidierungskreis	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	32,8	120,6	0,0	0,0	153,4
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2024</i>	<i>-6,3</i>	<i>-709,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-715,9</i>
Kostenbeiträge per 31.12.2024	-8,2	-766,0	0,0	-5,2	-779,5
Buchwerte nach Kostenbeiträgen					
<i>per 01.01.2024</i>	<i>138,3</i>	<i>825,9</i>	<i>83,1</i>	<i>165,3</i>	<i>1.212,6</i>
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024	171,5	924,4	126,3	182,4	1.404,6

2023 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i>	516,3	1.703,8	226,4	151,0	2.597,5
Umrechnungsdifferenzen	0,4	0,0	9,0	0,0	9,4
Zugänge	21,6	166,5	0,0	77,6	265,7
Abgänge	-17,1	-7,6	0,0	0,0	-24,7
Umbuchungen	32,9	23,3	0,0	-63,4	-7,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2023	554,1	1.886,0	235,4	165,3	2.840,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023 (inkl. Wertminderungen)</i>	-386,3	-330,4	-145,7	0,0	-862,4
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-6,6	0,0	-6,5
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-39,2	-25,6	0,0	0,0	-64,8
Abgänge	15,9	5,4	0,0	0,0	21,3
Umbuchungen	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 (inkl. Wertminderungen)	-409,5	-350,5	-152,3	0,0	-912,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i>	130,0	1.373,4	80,7	151,0	1.735,1
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023</i>	144,6	1.535,5	83,1	165,3	1.928,5
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2023</i>	-35,6	-767,5	0,0	0,0	-803,1
Zugänge	-3,2	-61,6	0,0	0,0	-64,8
Abgänge	0,0	4,2	0,0	0,0	4,2
Umbuchungen	1,7	-1,7	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2023	-37,1	-826,5	0,0	0,0	-863,6
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i>	28,9	117,5	0,0	0,0	146,4
Abschreibungen	1,9	3,7	0,0	0,0	5,6
Abgänge	0,0	-4,2	0,0	0,0	-4,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023	30,8	116,9	0,0	0,0	147,7
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>	-6,7	-650,0	0,0	0,0	-656,7
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2023</i>	-6,3	-709,6	0,0	0,0	-715,9
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2023	123,3	723,5	80,7	151,0	1.078,5
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023	138,3	825,9	83,1	165,3	1.212,6

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Bei den immateriellen Vermögenswerten in Entwicklung handelt es sich um zugekaufte immaterielle Vermögenswerte, die aber noch nicht fertig gestellt waren und noch nicht genutzt werden.

In den Zugängen zur Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ werden in Höhe von rd. 31,6 Mio. EUR (Vj: rd. 20,1 Mio. EUR) immaterielle Vermögenswerte, die aus konzerninterner Entwicklung stammen, ausgewiesen, welche teilweise noch in Entwicklung sind.

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt rd. 40,2 (Vj: rd. 37,7) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 42,7 Mio. EUR (Vj: rd. 35,0 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. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert.

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 der Rail Cargo Group und der CGU Arverio zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Der Zugang von Firmenwert resultiert aus der Erstkonsolidierung der Arverio-Gruppe (Erläuterung 2).

Wertminderungen

Nach durchgeführter Wertminderungsprüfung für immaterielle Vermögenswerte (mit unbestimmter Nutzungsdauer) mit aktuellen Plandaten ergibt sich für 2024 wie im Vorjahr kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes und weitere Angaben sind aus Erläuterung 3 und Erläuterung 14 ersichtlich. Der per 31.12.2024 ausgewiesene Firmenwert über insgesamt rd. 126,3 Mio. EUR (Vj: rd. 83,1 Mio. EUR) entfällt in Höhe von rd. 79,3 Mio. EUR (Vj: rd. 83,1 Mio. EUR) auf die CGU Cargo sowie in Höhe von rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: n. a.) auf die CGU Arverio. Die Veränderungen ergeben sich aus dem Erwerb und der erstmaligen Vollkonsolidierung der Arverio Deutschland GmbH sowie ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und aus Fremdwährungseffekten.

16. Als Finanzinvestitionen 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 Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand 01.01.	469,5	408,8
Zugänge	0,9	1,3
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	45,2	53,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-2,1	-2,6
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	7,0	8,9
Stand 31.12.	520,6	469,5
Kumulierte Abschreibungen		
Stand 01.01.	-177,0	-174,0
Abschreibungen	-6,4	-5,5
Abgänge	1,1	2,4
Stand 31.12.	-182,3	-177,0
Nettobuchwert Stand 01.01.	292,5	234,8
Nettobuchwert Stand 31.12.	338,2	292,5

Wenn als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 27,2 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 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. 1.226,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.155,6 Mio. EUR). Für 72 % (Vj: 74 %) 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 Expert:innen 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 in beiden Berichtsjahren Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	33,3	32,6
Stand 31.12.	73,9	73,2

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. Nach der Fertigstellung des Abschlusses 2023 der Galleria di Base del Brennero haben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den vorläufigen Werten ergeben.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-0,7
Zinserträge	4,3	3,0
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Sonstige Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	20,2	268,9
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	67,3	107,9
Langfristige Vermögenswerte	286,5	56,3
Kurzfristige Schulden	291,0	350,0
Langfristige Schulden	1,9	1,9
Nettovermögen 100%	81,0	81,1
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>
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 in Form einer 50-jährigen Annuität 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. 26,6 Mio. EUR (Vj: rd. 24,4 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 30,9 Mio. EUR (Vj: rd. 27,4 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden im Geschäftsjahr 2024 rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Refundierungen sowie die vom Bund geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße reduzieren den Zuschuss des Bundes und beliefen sich auf rd. 55,5 Mio. EUR (Vj: rd. 55,0 Mio. EUR). 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).

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>32,6</i>	<i>32,2</i>
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3,0	1,9
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-2,3	-1,5
Stand 31.12.	33,3	32,6

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2024 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	9,7	9,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,6	84,7	88,3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	113,9	73,2	187,1
Gesamt	117,5	167,6	285,1

2023 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	9,7	9,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,6	85,1	89,7
Übrige finanzielle Vermögenswerte	155,7	93,0	248,7
Gesamt	160,3	187,8	348,1

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.

Darüber hinaus gibt es finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 6,3 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR).

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,6 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, da diese Investment-Grade-Ratings zugeordnet sind.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate in Hedge-Beziehung und Derivate mit einem positiven Buchwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt.

In den übrigen finanziellen Vermögenswerten ist im Geschäftsjahr 2024 eine treuhändische Veranlagung im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen in Höhe von rd. 59,7 Mio. EUR (Vj: rd. 71,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Bruttobuchwert	236,8	252,0
Wertberichtigung	-0,3	-0,3
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,3</i>	<i>-0,3</i>
Buchwert	236,5	251,7

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>
Nettoneubewertung der Wertberichtigung	0,0*)	0,1
Stand 31.12.	0,3	0,3

*) Kleinstbetrag.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>11,4</i>	<i>0,1</i>
Abgänge durch Veräußerung	-7,2	0,0
Zugänge (Einzelne Vermögenswerte)	0,0	11,3
Stand 31.12.	4,2	11,4
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>4,2</i>	<i>11,4</i>

Für eine Bahnstrecke mit einem Buchwert von rd. 0,1 Mio. EUR wurde der Kaufvertrag aufgrund der Konzessionserteilung an den Erwerber mit 01.01.2024 wirksam und es erfolgt die Veräußerung zum vereinbarten Kaufpreis von rd. 3,4 Mio. EUR. Die damit in Zusammenhang stehenden zur Veräußerung gehaltenen Schulden in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR wurden in die sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Die Zahlung der Verbindlichkeit wird vereinbarungsgemäß im Geschäftsjahr 2025 erfolgen.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde mit Wirksamkeit 01.01.2024 ein Baurechtsvertrag über ein Logistikcenter Linz abgeschlossen. Der Baurechtsvertrag stellt bezüglich des Grundstückes ein Operating Leasing iSd IFRS 16 und bezüglich des Gebäudes, welches einen Buchwert von rd. 7,1 Mio. EUR hat, einen Verkauf iSd IFRS 15 dar. Das Gebäude wurde zum 31.12.2023 daher als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert klassifiziert und ist mit 01.01.2024 abgegangen. Durch das Ausscheiden des Logistikcenters aus dem Konzernverbund und der Entflechtung der Anlage aus dem Eisenbahnbereich wird das verbleibende Grundstück den IAS 40-Anlagen zugeordnet. Die Einräumung des Baurechtes war gemäß IFRS als Ratenverkauf zu qualifizieren. Der Verkaufserlös beträgt rd. 17,8 Mio. EUR.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2024 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt. 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.

Beim übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswert mit einem Buchwert von rd. 4,2 Mio. EUR handelt es sich um ein Grundstück in Tschechien, welches bereits zum 31.12.2023 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert war und im Geschäftsjahr 2024 nicht veräußert wurde. Das Management hält unverändert an den Verkaufsplänen fest und es wird mit einem Verkauf im Jahr 2025 gerechnet wird. Der geplante Verkaufserlös liegt über dem fortgeführten Buchwert.

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.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2024 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2024

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	588,5	0,0	588,5
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>18,7</i>	<i>0,0</i>	<i>18,7</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	585,9	226,6	812,5
<i>davon Forderungen aus Verkehrskonzessionen</i>	<i>18,1</i>	<i>141,4</i>	<i>159,5</i>
Forderungen aus Ertragsteuern	3,2	0,0	3,2
Gesamt	1.177,6	226,6	1.404,2

31.12.2023

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	735,1	0,0	735,1
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>25,7</i>	<i>0,0</i>	<i>25,7</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	438,1	78,7	516,8
Forderungen aus Ertragsteuern	2,9	0,0	2,9
Gesamt	1.176,1	78,7	1.254,8

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem 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 Auftragserlöse über rd. 115,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,6 Mio. EUR) realisiert.

Bei den in den sonstigen Forderungen ausgewiesenen Forderungen aus Verkehrskonzessionen handelt es sich um die Barwerte der unbedingten vertraglichen Ansprüche auf Erhalt von Zuschüssen im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionen. In den Leasingverbindlichkeiten werden in gleicher Höhe finanziellen Verbindlichkeiten für die eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung von Leasingraten ausgewiesen. Nähere Angaben werden im Abschnitt „Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland“ in Erläuterung 3 gegeben. 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. 152,2 Mio. EUR (Vj: rd. 153,2 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund über rd. 57,1 Mio. EUR (Vj: rd. 67,6 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 49,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,9 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>53,0</i>	<i>53,8</i>
Verbrauch	-7,4	-3,9
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	2,0	3,1
Stand 31.12.	47,6	53,0
<i>davon aus sonstigen Forderungen</i>	<i>4,0</i>	<i>4,8</i>

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgliederung nach Teilkonzernen des ÖBB Konzerns:

31.12.2024 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert-berichtigung	davon Einzelwert-berichtigung	davon pauschale Einzelwert-berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	586,3	8,2	6,0	2,1	578,1
90 bis 180 Tage überfällig	8,0	3,1	2,0	1,1	4,9
180 bis 360 Tage überfällig	5,4	3,4	2,7	0,7	2,0
über 360 Tage überfällig	32,4	28,8	25,9	2,8	3,5
Gesamtexposure	632,0	43,6	36,6	6,7	588,5

31.12.2024 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wert-berichtigung)	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	586,3	182,1	264,5	128,1	11,6	8,2	0,8	1,4	6,0	0,0
90 bis 180 Tage überfällig	8,0	1,6	4,6	1,8	0,0	3,1	0,3	1,9	1,0	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	5,4	0,6	2,5	2,2	0,0	3,4	0,2	2,8	0,4	0,0
über 360 Tage überfällig	32,4	5,3	18,7	8,1	0,2	28,8	3,9	17,8	6,9	0,1
Gesamtexposure	632,0	189,7	290,3	140,2	11,8	43,6	5,2	23,9	14,3	0,2

31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert-berichtigung	davon Einzelwert-berichtigung	davon pauschale Einzelwert-berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	729,5	6,2	2,2	4,0	723,3
90 bis 180 Tage überfällig	6,5	2,1	1,2	0,9	4,4
180 bis 360 Tage überfällig	8,4	6,0	5,0	1,0	2,4
über 360 Tage überfällig	39,0	33,9	31,1	2,9	5,1
Gesamtexposure	783,4	48,2	39,5	8,8	735,1

31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wert-berichtigung)	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	729,5	285,7	255,3	176,8	11,7	6,2	1,5	2,1	2,4	0,2
90 bis 180 Tage überfällig	6,5	2,2	3,2	1,0	0,0	2,1	0,1	1,6	0,4	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	8,4	0,8	2,6	4,8	0,1	6,0	0,1	2,6	3,3	0,0
über 360 Tage überfällig	39,0	5,0	22,2	10,8	1,0	33,9	3,5	21,1	9,0	0,4
Gesamtexposure	783,4	293,7	283,4	193,4	12,8	48,2	5,2	27,4	15,0	0,6

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	632,0	783,4
sonstige Forderungen	816,7	521,6
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	1.448,7	1.304,9
abzüglich Wertminderung	47,6	53,0
<i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>43,6</i>	<i>48,2</i>
<i>davon für sonstige Forderungen</i>	<i>4,0</i>	<i>4,8</i>
Buchwert	1.401,1	1.251,9

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Vorräte	452,6	394,9
fertige Erzeugnisse	11,8	8,4
geleistete Anzahlungen	8,5	5,7
Gesamt	472,9	409,0
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>47,5</i>	<i>38,1</i>
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>268,4</i>	<i>228,6</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. 5,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. In beiden Geschäftsjahren wurden keine erfolgswirksame Wertaufholungen durchgeführt.

Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 47,5 Mio. EUR (Vj: rd. 38,1 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die 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, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Kassenbestand	6,1	5,2
Guthaben bei Kreditinstituten	282,1	587,9
Stand gemäß 31.12. (Bilanz)	288,2	593,2
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-5,0	-5,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-3,3	-2,6
Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung)	279,9	585,2

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 betragen rd. 144,6 Mio. EUR (Vj: rd. 141,8 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit. Bei der Erhöhung um rd. 2,7 Mio. EUR handelt es sich um eine spaltungsgeborene Kapitalrücklage, die das Übertragungskapital und die Confusio aus der Abspaltung zur Aufnahme des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH betrifft (siehe A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden).

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

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Andere Rücklagen	-104,6	-132,6
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	-17,4	-52,8
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	-87,2	-79,8
Erwirtschaftetes Ergebnis	1.426,7	1.283,5

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -7,7 Mio. EUR (Vj: rd. -13,5 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 276 TEUR (Vj: rd. -361 TEUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen hinsichtlich der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte werden in Erläuterung 29.4.1. gemacht.

Die Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage ist in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt. 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. Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft im wesentlichen Commodity-Derivate.

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2024 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.527,7	1.538,5	3.825,3	6.891,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227,0	2.054,0	3.551,6	5.832,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	169,4	444,9	262,0	876,3
<i>davon aus Verkehrskonzessionen</i>	<i>18,1</i>	<i>77,5</i>	<i>63,9</i>	<i>159,5</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	454,5	4.602,9	17.471,9	22.529,3
Gesamt	2.378,6	8.640,3	25.110,8	36.129,7

31.12.2023 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	998,9	2.560,9	4.324,8	7.884,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	558,0	1.664,1	3.797,3	6.019,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	134,2	377,9	275,5	787,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	640,6	3.646,0	14.556,0	18.842,6
Gesamt	2.331,7	8.248,9	22.953,6	33.534,2

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen mit einem Buchwert von rd. 4.088,5 Mio. EUR (Vj: rd. 4.338,3 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Im Laufe des Jahres 2024 wurde eine Finanzierung mit einem Nominale von 200 Mio. EUR, einer Laufzeit von 2009 bis 2024 und einem Nominalzinssatz von 4,4 % getilgt. Weiters erfolgten zu zwei EIB-Finanzierungen Ratentilgungen in Höhe von 50 Mio. EUR. Die verbleibenden Verträge setzen sich wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2024	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
Restlaufzeit					
1 bis 5 Jahre	1.140.000.000,00	2006 bis 2029	3,58 % bis 4,813 %	3,585 % bis 4,818 %	5 Verträge
mehr als 5 Jahre	2.950.000.000,00	2010 bis 2049	0,429 % bis 4,184 %	0,429 % bis 4,189 %	13 Verträge
Gesamt	4.090.000.000,00				18 Verträge

Bei Änderungen des Bundesbahngesetzes, wenn die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Vermögenswerte veräußern sollte, sich die Eigentümerstruktur ändert oder die Projektkosten wesentlich geringer als geplant sind, dann ist entweder die EIB zu informieren, oder es sind zusätzliche Sicherheiten beizubringen. Zudem könnte die EIB noch nicht ausgezahlte Kredite zurückbehalten oder aber eine Rückzahlung verlangen.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 6.826,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7.825,1 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 387,8 Mio. EUR (Vj: rd. 387,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 6.825,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	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 %
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 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 %
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250 %
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000 %
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. 67,8 Mio. USD (Vj: rd. 65,7 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften. Der beizulegende Zeitwert dieser Anleihen wird mit einem Bewertungsmodell auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt und daher dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet (Erläuterung 29.5).

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Bei den in den Finanzverbindlichkeiten Leasing ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen handelt es sich um den Barwert der eingegangenen Verpflichtungen zur Zahlung von Leasingraten im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionen. In den sonstigen Forderungen werden in gleicher Höhe die unbedingten vertraglichen Ansprüche auf Erhalt von Zuschüssen ausgewiesen. Nähere Angaben werden im Abschnitt „Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland“ in Erläuterung 3 gegeben.

Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 betragen rd. 584,5 Mio. EUR (Vj: rd. 641,8 Mio. EUR).

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 387,8 Mio. EUR (Vj: rd. 402,8 Mio. EUR), von denen im Jahr 2024 ein Betrag von rd. 88,2 Mio. EUR (Vj: rd. 15,0 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. 19.999,4 Mio. EUR (Vj: rd. 16.313,1 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind keine (Vj: rd. 227,8 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. 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.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten:

Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2024 Restlaufzeit	Nominale	Währung	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
1 bis 5 Jahre	4.366.050.000,00	EUR	2017 bis 2028	0,0000 % bis 6,2500 %	-0,6520 % bis 3,1510 %	1,2514 %	29 Verträge
mehr als 5 Jahre	16.486.267.000,00	EUR	2017 bis 2120	0,0000 % bis 4,1500 %	-0,2710 % bis 3,8220 %	2,0597 %	94 Verträge
Gesamt	20.852.317.000,00	EUR					123 Verträge

Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2023 Restlaufzeit	Nominale	Währung	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	280.000.000,00	EUR	2022 bis 2024	1,6500%	0,6340% bis 2,1590%	1,2311%	4 Verträge
1 bis 5 Jahre	3.351.450.000,00	EUR	2017 bis 2028	0,0000% bis 6,2500%	-0,6520% bis 3,1510%	1,6371%	24 Verträge
mehr als 5 Jahre	13.125.550.000,00	EUR	2017 bis 2120	0,0000% bis 4,1500%	-0,4940% bis 3,8220%	1,5588%	83 Verträge
Gesamt	16.757.000.000,00	EUR					111 Verträge

Es bestehen 123 (Vj: 111) Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 13,6 Mio. EUR (Vj: rd. 14,2 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 126,0 Mio. EUR (Vj: rd. 136,6 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 aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalarückstellungen

Personalarückstellungen

	31.12.2024 in Mio. EUR	31.12.2023 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	84,1	84,4
Pensionen	0,8	0,8
Jubiläumsgelder	249,9	262,3
Sonstige Personalarückstellungen	0,8	1,2
Gesamt	335,6	348,7
<i>davon langfristig</i>	<i>335,6</i>	<i>348,7</i>

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalarückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2024	31.12.2023
Abzinsungsfaktor Abfertigung	3,50 %	3,55 %
Abzinsungsfaktor Pension	3,45 %	3,50 %
Abzinsungsfaktor Jubiläum	3,35 %	3,45 %
Gehaltssteigerungen	4,60 %	5,20 %
Pensionssteigerungen	2,00 %	2,00 %
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,21 %	0,00 bis 1,27 %
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,48 %	0,00 bis 6,96 %

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 Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen über das bereits im Barwert berücksichtigte Ausmaß der begünstigten Arbeitnehmer:innen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, 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. 23,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,5 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete Mitarbeiter:innen 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 Erbberechtigten der Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50 % der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>84,4</i>	<i>71,0</i>
Dienstzeitaufwand	4,0	3,2
Zinsaufwand	3,0	2,9
im Periodenergebnis erfasst	7,0	6,1
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-5,7	6,8
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,4	3,8
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-6,1	10,6
Abfertigungszahlungen	-2,0	-3,6
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Überdritte im Konzern	0,8	0,3
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	84,1	84,4

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 2,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) werden in 2025, in Höhe von rd. 11,2 Mio. EUR (Vj: rd. 9,6 Mio. EUR) in 2026 bis 2029 und in Höhe von rd. 70,1 Mio. EUR (Vj: rd. 73,3 Mio. EUR) nach 2029 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 13,4 (Vj: 14,4) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen 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 Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-1,8	-2,6	1,8	2,1
Bezugserhöhung	+/- 0,2	1,8	2,0	-1,8	-2,6

Jubiläumsgelder

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) 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. Mitarbeiter:innen, 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, welche für die 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 Mitarbeiter:innen, 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 Mitarbeiter:innen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>262,3</i>	<i>237,3</i>
Dienstzeitaufwand	15,1	11,9
Zinsaufwand	8,8	9,4
Jubiläumsgeldzahlungen	-23,8	-21,9
Änderungen Konsolidierungskreis	1,0	0,1
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-10,6	14,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-2,8	11,4
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	249,9	262,3

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 9,5 (Vj: 8,6) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-4,0	-4,5	4,1	4,3
Bezugserhöhung	+/- 0,2	4,1	4,2	-4,0	-4,4

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 öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau 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. 27,5 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied 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. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 3,45 % (Vj: 3,50 %) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2024	Veränderung Konsolidie- rungskreis	Währungs- differenz	Ver- brauch	Auf- lösung	Umbu- chungen	Zins- effekte	Zuführung	Stand 31.12.2024
Vertragsabwicklung VDV	656,3	0,0	0,0	-209,2	-72,4	39,1	3,9	252,0	669,7
Umweltschutzmaßnahmen	25,9	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,0	0,9	0,0	26,1
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	17,1	0,0	0,0	-6,2	-1,0	0,0	-0,3	7,1	16,7
Stilllegungskosten	17,0	0,0	0,0	-0,3	-2,3	0,0	0,5	0,2	15,1
Drohende Verluste	25,1	35,7	0,0	-23,9	-8,5	0,0	0,6	13,1	42,1
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	13,2	0,0	0,0	-1,3	-3,6	0,0	0,3	0,3	8,8
Steuern und Abgaben	2,2	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0	1,4	3,3
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,3
Restrukturierungen	0,4	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Sonstige	129,1	22,9	-0,8	-21,3	-14,7	-0,1	11,0	83,4	209,5
Summe	886,3	58,6	-0,8	-262,6	-103,3	39,0	16,9	357,7	991,9
<i>davon langfristig</i>	<i>344,5</i>								<i>458,4</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 einer/einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer:in geprüft. Für allfällige aus diesem Titel entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für drohende Verluste aus einem Verkehrsdienstevertrag wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 669,7 Mio. EUR (Vj: rd. 656,3 Mio. EUR) ausgewiesen. Zudem bestehen zum 31.12.2024 mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diesbezüglich wird auf das Kapitel Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminationen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. In dieser Rückstellung wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 8,2 Mio. EUR (Vj: rd. 8,4 Mio. EUR) für identifizierte Schwermetallbelastungen von Bahnstrommasten Vorsorge getroffen. Für Umweltschutzmaßnahmen wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 17,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) vorgesorgt. Hier bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

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, deren Buchwerte bereits auf null reduziert wurden und daher die Veränderungen der Rückstellungen ergebniswirksam erfasst werden. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Zuge des Verkaufs von Strecken im Geschäftsjahr 2024 wurde ein Betrag in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) verbraucht.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet vertraglich vereinbarte Verpflichtungen zur Beseitigung von bestehenden rechtlichen und technischen Belastungen und ähnliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit bereits durchgeführten Grundstücksverkäufen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus belastenden Verträgen in den einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie den Technischen Services zusammen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind unter anderem Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten 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 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 das Kapitel Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,4 bis 9,2 % (Vj: 2,6 bis 8,8 %) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 458,4 Mio. EUR (Vj: rd. 344,5 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2025. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2025 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

31.12.2024

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.719,1	0,0	1.719,1
Sonstige Verbindlichkeiten	1.324,8	275,5	1.600,3
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>244,4</i>	<i>0,0</i>	<i>244,4</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>268,1</i>	<i>0,0</i>	<i>268,1</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>84,3</i>	<i>272,7</i>	<i>357,0</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>105,3</i>	<i>0,0</i>	<i>105,3</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>65,3</i>	<i>0,0</i>	<i>65,3</i>
Gesamt	3.043,9	275,5	3.319,4

31.12.2023

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.614,4	0,0	1.614,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.232,4	25,4	1.257,8
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>289,9</i>	<i>0,0</i>	<i>289,9</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>237,8</i>	<i>0,0</i>	<i>237,8</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>130,6</i>	<i>22,8</i>	<i>153,4</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>109,2</i>	<i>0,0</i>	<i>109,2</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>59,3</i>	<i>0,0</i>	<i>59,3</i>
Gesamt	2.846,8	25,4	2.872,2

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. 68,8 Mio. EUR (Vj: rd. 52,0 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.

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,6 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 44,7 Mio. EUR (Vj: rd. 47,9 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,2 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von rd. 51,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,6 Mio. EUR) zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Eventualverbindlichkeiten und langfristige Verpflichtungen

28.1. Eventualverbindlichkeiten

	2024 in Mio. EUR	2023 in Mio. EUR
Eventualverbindlichkeiten	52,3	17,7
Gesamt	52,3	17,7

Die angegebenen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf des ÖBB Konzerns abhängig ist. Bei den Eventualverbindlichkeiten handelt es sich mit rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) um Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen. Zum 31.12.2024 wurden zusätzliche Bankgarantien in Höhe von rd. 34,1 Mio. EUR begeben.

28.2. Langfristige Verpflichtungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat drei Strombezugsverträge mit Lieferanten abgeschlossen, die Laufzeiten bis 2027, 2029 und 2042 haben; für einen Teil einer Bahnstromlieferung läuft der Vertrag auf Bestandsdauer der Anlagen. Insgesamt werden jährlich 170 MW im Rahmen dieser Verträge bezogen. Die Bewertung mit den relevanten Preisen zum 31.12.2024 oder den durchschnittlichen Preisen 2024 (falls diese für die Preisfindung relevant sind) hat eine voraussichtliche Verpflichtung für 2025 in Höhe von rd. 172,3 Mio. EUR (Vj: rd. 215,4 Mio. EUR) und bis zum Ende der Laufzeit eine Gesamtverpflichtung in Höhe von rd. 437,3 Mio. EUR (Vj: rd. 768,9 Mio. EUR) ergeben. Die Gesamtverpflichtung umfasst nicht den Jahresbetrag in Höhe von rd. 68,8 Mio. EUR (Bestandsdauer der Anlagen, Vj: rd. 68,3 Mio. EUR), da nicht bekannt, ist wie lange die Anlagen beim Lieferanten noch in Betrieb sein werden. Diese Verpflichtung schwankt mit der Strompreisentwicklung.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. 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 mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem 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.

Die im ÖBB Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte und Rohstoffswaps) mit einem Nominale von rd. 466,7 Mio. EUR (Vj: rd. 468,2 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Rohstoffswaps mit einem Nominale von rd. 38,3 Mio. EUR für die Lieferjahre 2025 und 2026 (Vj: rd. 41,0 Mio. EUR für die Lieferjahre 2024 und 2025) abgeschlossen.

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 bestimmtes 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
31.12.2024		
Finanzielle Vermögenswerte	247,8	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	275,7	0,9
Gesamt	523,5	0,9
Finanzverbindlichkeiten	35.517,7	253,2
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	19.999,4	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	6,0
Gesamt	35.517,7	259,2

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2023		
Finanzielle Vermögenswerte	241,8	4,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,7	4,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,9	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	512,4	57,1
Gesamt	756,8	65,8
Finanzverbindlichkeiten	32.214,8	229,6
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	16.313,1	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	5,2*)
Gesamt	32.214,8	234,8*)

*) Angepasste Vergleichswerte.

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) als fix oder variabel verzinsten Finanzinstrumente klassifiziert.

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). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

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 Industrie- und Arbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft 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 designiert 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 31.12.2024 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	-6,6	6,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-2,3	2,3	1,6	-1,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,7	0,7	0,0	0,0
Auswirkung 2024 saldiert	-3,0	3,0	-5,0	5,3

*) Kleinstbetrag

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2023 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	-8,8	9,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,6	-0,6	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,1	3,1	3,5	-3,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,5**)	0,5**)	0,0	0,0
Auswirkung 2023 saldiert	-3,0**)	3,0**)	-5,3	5,7

***) Angepasste Vergleichswerte.

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 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:

	2024 in Mio. USD	2023 in Mio. USD
Währungssensitive Finanzinstrumente		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10,1	5,8
Übrige finanzielle Vermögenswerte	101,9	102,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-10,7	-6,4
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-95,6	-96,0 *)
Nettofremdwährungsrisiko	5,7	5,9 *)

*) Angepasste Vergleichswerte.

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10 % aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis im Berichtsjahr um rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 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 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 hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der Finanzpartner basieren. 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.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente, 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 (Fair Value)	Netto- Exposure
Gesamtexposure 2024			
Finanzielle Vermögenswerte	285,3	0,0	285,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	613,4	-10,8	602,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	278,9	0,0	278,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	288,2	0,0	288,2
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.465,8	-10,8	1.455,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	52,3	0,0	52,3
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	52,3	0,0	52,3
Gesamtkreditrisiko 31.12.2024	1.518,1	-10,8	1.507,3
Gesamtexposure 2023			
Finanzielle Vermögenswerte	348,3	0,0	348,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	789,7	-42,0	747,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	521,6	-0,2	521,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	593,2	-0,8	592,4
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	2.252,8	-43,0	2.209,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	17,7	0,0	17,7
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	17,7	0,0	17,7
Gesamtkreditrisiko 31.12.2023	2.270,5	-43,0	2.227,5

Hinsichtlich der Fälligkeiten der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen unter anderem aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

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.

in Mio. EUR	nicht zahlungs-wirksame		Cashflows 2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2026–2029 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2030ff zu zahlungswirksamen Buchwerten	
	Buchwert 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024	Zinsen *) 2025	Tilgung *) 2025	Zinsen 2026–2029	Tilgung 2026–2029	Zinsen 2030ff	Tilgung 2030ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	6.891,5	0,0	234,0	1.527,7	598,4	1.538,5	554,6	3.825,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.832,6	0,0	149,6	227,0	484,5	2.054,0	392,2	3.551,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	876,3	0,0	22,2	169,4	45,6	444,9	24,8	262,0
übrige Finanzverbindlichkeiten	22.484,7	21,6	346,3	409,2	1.325,6	4.582,0	6.408,7	17.471,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.667,4	0,0	0,0	1.667,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	498,3	0,0	0,0	497,7	0,0	0,6	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2025 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	nicht zahlungs-wirksame		Cashflows 2024 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2025–2028 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2029ff zu zahlungswirksamen Buchwerten	
	Buchwert 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023	Zinsen *) 2024	Tilgung *) 2024	Zinsen 2025–2028	Tilgung 2025–2028	Zinsen 2029ff	Tilgung 2029ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	7.884,6	0,0	244,0	998,9	691,6	2.560,9	695,4	4.324,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.019,4	0,0	153,2	558,0	509,2	1.664,1	448,4	3.797,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	787,6	0,0	31,0	134,2	34,8	377,9	41,9	275,5
übrige Finanzverbindlichkeiten	18.675,2	21,7	247,2	285,2	897,3	3.591,2	4.619,9	14.556,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.577,8	0,0	0,0	1.577,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	694,4	0,0	0,0	691,8	0,0	2,2	0,0	0,4

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2024 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus Restpositionen aus bereits aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen in Höhe von rd. 21,6 Mio. EUR (Vj: rd. 21,7 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2024	Cashflows 2025		Cashflows 2026-2029		Cashflows 2030ff	
		Zinsen 2025	Tilgung 2025	Zinsen 2026-2029	Tilgung 2026-2029	Zinsen 2030ff	Tilgung 2030ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	1,5	1,3	0,0	3,5	0,0	0,2	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	10,6	0,0	40,3	0,0	54,8	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,3	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	7,6	0,0	43,1	0,0	0,6	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	7,7	2,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	20,4	0,0	78,1	0,0	14,9	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,9	0,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,1
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	15,3	0,0	50,5	0,0	6,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	18,2	0,0	9,9	0,0	2,1	0,0	6,2

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2023	Cashflows 2024		Cashflows 2025-2028		Cashflows 2029ff	
		Zinsen 2024	Tilgung 2024	Zinsen 2025-2028	Tilgung 2025-2028	Zinsen 2029ff	Tilgung 2029ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	64,2	0,0	7,4	0,0	1,4	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	10,1	0,0	25,4	0,0	29,8	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	4,2	4,6	0,0	13,7	0,0	2,1	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate – Cashflow Hedges	8,5	0,5	0,0	-1,1	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	76,4	0,0	129,3	0,0	112,6	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	79,3	0,0	189,0	0,0	14,2	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	17,7	0,0	10,0	0,0	2,9	0,0	4,8

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 Hedging 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 zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen 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 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:

31.12.2024 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	15	420,9
davon Laufzeitende 2025	1	25,3
davon Laufzeitende 2026	11	199,6
davon Laufzeitende 2027ff	3	196,0
31.12.2023 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	15	420,9
davon Laufzeitende 2025	1	25,3
davon Laufzeitende 2026	11	199,6
davon Laufzeitende 2027ff	3	196,0

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 Konzern-Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 3,4 Mio. EUR Ertrag [Vj: rd. 1,3 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2025: rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR), 2026 bis 2027: rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 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.) auf dem 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 und Futures für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. 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 Mengenkorridor 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 Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures 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 und Futures, 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 (Betriebsanlagen geschlossen).

Der Strompreis setzt sich aus der European-Energy-Exchange-bezogenen Preiskomponente Deutschland und dem Transportaufschlag zusammen. Bei als Cashflow Hedge designierten Strom Forwards und Futures designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. 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 einen Zeitraum von ein bis drei Jahren 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			Nominale	Durchschnittlicher	Beizulegender
31.12.2024			(Kontraktpreis)	Ausübungspreis	Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	734	2.057.044	202,2		-9,9
davon Laufzeitende 2025	541	1.219.985	132,5	108,6	-13,3
davon Laufzeitende 2026	177	679.379	57,8	85,1	2,6
davon Laufzeitende 2027	16	157.680	11,9	75,5	0,8

**Stromderivate in Hedge Beziehung
31.12.2023**

Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	Nominale (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	602	2.301.052	279,8		-66,2
davon Laufzeitende 2024	387	1.270.447	154,7	121,8	-40,1
davon Laufzeitende 2025	196	846.645	106,2	127,9	-23,9
davon Laufzeitende 2026	18	175.200	18,1	103,6	-2,1
davon Laufzeitende 2027	1	8.760	0,8	87,8	0,0

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 Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen (EEX-Notierung), die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktwerte oder Stromeinkaufsfutures entsprechen der EEX-Notierung.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind ebenso wie etwaige Ineffektivitäten im Materialaufwand erfasst.

Bei den geschlossenen Derivaten handelt es sich um Forwards für die Versorgung der Betriebsanlagen. Wenn die Ausschreibung bzw. die Vergabe erfolgt ist, wird die über den Forward ursprünglich gekaufte Menge durch einen gegenläufigen Forward verkauft und somit geschlossen. Die Umbuchung aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfolgt bei Lieferung.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromderivate in Mio. EUR	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 31.12.2022	289,7	60,8	350,5	83,0	267,5
Bahnstrom	-149,5	0,0	-149,5	-35,9	-113,7
Betriebsanlagen	-24,7	0,0	-24,7	-5,9	-18,8
Betriebsanlagen geschlossen	4,3	-4,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2023	-185,9	-52,5	-238,4	-55,5	-183,0
Stand 31.12.2023	-66,2	4,0	-62,2	-14,3	-47,9
Bahnstrom	-7,5	0,0	-7,5	-1,7	-5,8
Betriebsanlagen	0,9	0,0	0,9	0,2	0,7
Betriebsanlagen geschlossen	6,9	-6,9	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2024	55,7	-5,4	50,2	11,6	38,7
Stand 31.12.2024	-10,3	-8,3	-18,6	-4,3	-14,3

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

29.4.2. Cashflow Hedges – Diesel

Der Rohstoff „Diesel“ stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH 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 Gesellschaft mbH sowie der Österreichische Postbus AG und somit auf den ÖBB Konzern auswirken. Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

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 Kund:innen.

Leistungen werden überwiegend im Rahmen von Transportverträgen bzw. Verkehrsdiensteverträgen (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 Gesellschaft mbH 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 für das nächste Geschäftsjahr und die ersten 30 % bzw. 35 % der Planeinkaufsmenge des übernächsten Geschäftsjahres der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH bzw. der Österreichische Postbus AG 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 2024 die Planeinkaufsmenge des Rohstoffes Diesel im Zeitraum 01.01.2025 bis 31.12.2026 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 Gesellschaft mbH im Geschäftsjahr 2024 ist die Absicherung der ersten 60 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2025 und der ersten 30 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2026 von Diesel exklusive Biodieselanteil.
- Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der Österreichischen Postbus AG für das Geschäftsjahr 2024 ist die Absicherung der ersten 70 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2025 und der ersten 35 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2026 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).

31.12.2024			Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	18	59.044	38,3	1.296,9	0,8
davon Laufzeitende 2025	12	39.825	26,1	1.301,0	0,3
davon Laufzeitende 2026	6	19.219	12,2	1.269,7	0,5

31.12.2023			Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	18	59.687	41,0	1.372,0	3,7
davon Laufzeitende 2024	12	40.211	28,3	1.405,2	3,0
davon Laufzeitende 2025	6	19.476	12,7	1.303,0	0,7

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 Österreichischen PostbusAG 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. in Mio. EUR	OCI	Latente Steuern	OCI nach latenten Steuern
<i>Stand 01.01.2023</i>	<i>-0,6</i>	<i>0,1</i>	<i>-0,5</i>
erfolgsneutral erfasste Beträge	-2,8	0,7	-2,1 *)
in die GuV umgegliederte Beträge	0,6	-0,1	0,4 *)
Stand 31.12.2023	-2,8	0,6	-2,2 *)
erfolgsneutral erfasste Beträge	1,8	-0,4	1,4
in die GuV umgegliederte Beträge	0,4	-0,1	0,3
Stand 31.12.2024	-0,6	0,1	-0,5

*) Angepasste Vergleichswerte.

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. 3,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,0 Mio. EUR) ergeben.

29.4.3. 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.

Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024	Anzahl Derivate		Nominal- volumen in Mio. EUR	Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
	Einkauf	MWh			
Bestand	125	987.376	106,8		-5,6
davon Laufzeitende 2025	116	926.056	100,1	108,1	-4,4
davon Laufzeitende 2026	8	52.560	6,0	114,9	-1,3
davon Laufzeitende 2027	1	8.760	0,6	67,2	0,1

Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024	Anzahl Derivate		Nominal- volumen in Mio. EUR	Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
	Verkauf	MWh			
Bestand	65	902.425	84,5		-2,0
davon Laufzeitende 2025	59	841.105	79,4	-94,5	-1,7
davon Laufzeitende 2026	5	52.560	4,5	-84,9	-0,2
davon Laufzeitende 2027	1	8.760	0,6	-67,2	-0,1

Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	277	1.411.701	211,9		-75,9
davon Laufzeitende 2024	269	1.306.581	196,3	150,2	-71,7
davon Laufzeitende 2025	8	105.120	15,6	148,7	-4,2

Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023	Anzahl Derivate Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	53	1.275.435	175,9		60,8
davon Laufzeitende 2024	52	1.179.075	165,3	-140,2	59,5
davon Laufzeitende 2025	1	96.360	10,6	-109,8	1,3

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.

29.4.4. Sensitivitäten Stromderivate

Eine Erhöhung beziehungsweise Reduktion des Strompreises um 10 % bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) führen. Diese Beträge sind vor der Berücksichtigung von Ertragsteuern.

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, aber auch aufgrund der Vereinbarungen mit 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: Mitarbeiter:innenanzahl, 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 31.12.2024 rd. 3.366,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.192,8 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 den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen 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 beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 7.009,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8.040,9 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 6.851,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7.882,0 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Für rd. 158,3 Mio. EUR (Vj: rd. 158,9 Mio. EUR) wurden die Barwerte errechnet, da keine Marktnotierung verfügbar war.

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 Bloomberg. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 64,3 Mio. EUR (Vj: rd. 58,0 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	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	167,6	0,0	167,6	9,8	0,0	149,4	2,9	0,0	5,5	181,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	226,6	60,9	165,7	0,0	0,0	165,7	0,0	0,0	0,0	165,7
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	117,5	0,0	117,5	0,0	7,6	99,6	3,4	0,0	6,9	117,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	588,5	18,7	569,8	0,0	0,0	569,8	0,0	0,0	0,0	569,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	589,1	479,9	109,2	0,0	0,0	109,2	0,0	0,0	0,0	109,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	288,2	0,0	288,2	0,0	0,0	0,0	0,0	288,2	0,0	288,2
Summe Buchwert je Kategorie				9,8	7,6	1.093,7	6,3	288,2	12,4	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Account- ing	Leasing	Fair Value*)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	33.751,1	0,0	33.751,1	33.038,4	0,3	5,5	706,9	32.645,7
Sonstige Verbindlichkeiten	275,5	274,9	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.378,6	0,0	2.378,6	2.170,4	15,3	23,5	169,4	2.215,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.719,1	51,7	1.667,4	1.667,4	0,0	0,0	0,0	1.667,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.324,8	827,2	497,6	497,6	0,0	0,0	0,0	497,6
Summe Buchwert je Kategorie				37.374,4	15,6	29,0	876,3	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2023 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	187,8	0,0	187,8	9,7	0,0	173,9	3,1	0,0	1,1	217,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	78,7	70,6	8,1	0,0	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0	8,1
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	160,3	0,0	160,3	0,0	64,2	77,8	4,6	0,0	13,7	160,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	735,1	25,7	709,4	0,0	0,0	709,4	0,0	0,0	0,0	709,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	441,0	326,8	114,2	0,0	0,0	114,2	0,0	0,0	0,0	114,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	593,2	0,0	593,2	0,0	0,0	0,0	0,0	593,2	0,0	593,2
Summe Buchwert je Kategorie				9,7	64,2	1.083,4	7,7	593,2	14,8	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accoun- ting	Leasing	Fair Value*)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	31.202,5	0,0	31.202,5	30.646,5	0,0	34,9	521,1	29.119,2
Sonstige Verbindlichkeiten	25,4	22,8	2,6	2,6	0,0	0,0	0,0	2,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.331,7	0,0	2.331,7	2.078,4	79,3	53,2	120,8	2.331,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.614,4	36,6	1.577,8	1.577,8	0,0	0,0	0,0	1.577,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1.232,4	540,6	691,8	691,8	0,0	0,0	0,0	691,8
Summe Buchwert je Kategorie				34.997,1	79,3	88,1	641,9	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

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 tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt.

Per 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	7,0	-0,8	6,2
Stromderivate Passiv	-15,0	0,8	-14,2
Per 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	64,2	-20,6	43,6
Stromderivate Passiv	-79,3	20,6	-58,7

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2024 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)	-3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,7
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-595,7	0,0	-6,3	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR saldiert.

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2023 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)	21,3	0,0	6,9	0,1	0,0	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	2,2
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-407,1	0,0	-2,9	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen in Höhe von netto rd. 595,1 Mio. EUR (Vj: rd. 407,1 Mio. EUR) 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		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2023
Zinsswaps				
mit Cashflow Hedges	1,5	4,2	7,7	8,5
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	7,6	64,2	15,3	79,3
mit Cashflow Hedges	10,6	10,1	20,4	76,4
Dieselswaps				
mit Cashflow Hedges	0,3	0,5	0,9	3,2
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,3	0,0
Summe	20,0	79,0	44,6	167,4

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung zum 31.12.2024 betreffen abgeschlossene Devisentermingeschäfte zur Absicherung der offenen Restpositionen der aufgelösten CBL-Transaktionen. Im Geschäftsjahr 2023 hatten diese zum 31.12.2023 keinen wesentlichen beizulegenden Zeitwert.

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.

31.12.2024 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	1,4	11,0	0,0	12,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,6	7,0	0,0	7,6
Finanzielle Vermögenswerte	2,0	18,0	0,0	20,0
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	15,3	0,0	15,6
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	29,0	0,0	29,0
Finanzielle Schulden	0,3	44,3	0,0	44,6

31.12.2023 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,1	14,8	0,0	14,9
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	64,2	0,0	64,2
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	79,0	0,0*)	79,1*)
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	79,3	0,0	79,3
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	88,1	0,0	88,1
Finanzielle Schulden	0,0	167,4	0,0	167,4

*) Angepasste Vergleichswerte.

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. Es wurden diesbezüglich Discounted-Cashflow-Modelle für die Bewertung herangezogen, welche auf beobachtbaren Marktparametern (z.B. Marktzinssätze etc.) beruhen. Forwards im Strombereich werden zu Marktpreisen (EEX), angepasst um Kreditrisiken und Zinskomponenten, bewertet.

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 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestitionen 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 im Berichtsjahr rd. 27.000 (Vj: rd. 26.000) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.000 (Vj: 4.000) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2025 und 2112 (Vj: 2024 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt, welche als operatives Leasing klassifiziert wurden. 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

Der ÖBB Konzern verleaset Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

31.12.2024 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	909,1	66,3	219,5	623,3
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	2,2	0,9	1,3	0,0 *)
Fahrpark	91,0	34,4	51,7	4,9

*) Kleinstbetrag.

31.12.2023 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	834,2	60,7	147,6	625,9
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,0 *)	0,1	0,0 *)
Fahrpark	71,8	25,9	45,9	0,0

*) Kleinstbetrag.

Die Erhöhung im Geschäftsjahr 2023 resultiert aus neu abgeschlossenen Leasingverträgen in der ÖBB-Infrastruktur AG.

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

31.12.2024	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	3,4	0,0 *)
1 bis 5 Jahre	2,9	0,0 *)
mehr als 5 Jahre	0,0 *)	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	6,3	0,0 *)
abzüglich Zinsenanteil	0,0 *)	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	6,3	

*) Kleinstbetrag.

31.12.2023	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	4,3	0,1
1 bis 5 Jahre	3,1	0,0 *)
Summe der Mindestleasingzahlungen	7,5	0,1
abzüglich Zinsenanteil	-0,1	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	7,4	

*) Kleinstbetrag.

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.

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2024		
bis zu 1 Jahr	191,6	22,2
1 bis 5 Jahre	490,5	45,6
mehr als 5 Jahre	286,8	24,8
Summe der Mindestleasingzahlungen	968,9	92,6
abzüglich Zinsenanteil	-92,6	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	876,3	
	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2023		
bis zu 1 Jahr	152,2	18,0
1 bis 5 Jahre	415,9	41,9
mehr als 5 Jahre	308,3	28,9
Summe der Mindestleasingzahlungen	876,4	88,8
abzüglich Zinsenanteil	-88,8	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	787,6	

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2024	2023
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	13,6	12,2
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	41,7	35,1
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	3,1	1,9
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	0,8	0,6
Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16	146,5	131,7

In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2024	2023
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-203,4	-150,3
davon Tilgungsanteil	-188,1	-137,7
davon Zinsanteil	-15,3	-12,6

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit 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

Zu den Bilanzstichtagen werden Leasingverbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 19,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

In den vergangenen Jahren hat die ÖBB-Personenverkehr AG eine Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL-Transaktion) abgeschlossen, die mit 31.12.2024 noch besteht.

Bei dieser CBL-Transaktion handelt es sich um eine echtfinanzierte CBL-Transaktion. Bei den Vermögenswerten, die dieser Transaktion zugrunde liegen, handelt es sich um Elektrotriebwagen. In dieser Transaktion tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Personenverkehr AG zurück. Mindestratings kommen nicht zur Anwendung. Das den Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

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. 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 war 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. Den finanziellen Vermögenswerten stehen Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen Wechselkursbedingten 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 31.12.2024 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2024 rd. 114,1 Mio. EUR (Vj: rd. 124,1 Mio. EUR).

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2024 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungskonzessionen (IFRIC 12)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des IFRIC 12 (Vereinbarungen von Dienstleistungskonzessionen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzessionen Liechtenstein und Schweiz

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB-InfrastrukturAG 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 der ÖBB-InfrastrukturAG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende Eisenbahn-Konzession 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-InfrastrukturAG mit Verfügungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 sowie vom 04.11.2021 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“
 - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) ebenfalls bis zum 31.12.2067 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 bis zum Ende des Jahres 2067 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.

Die Strecke Feldkirch-Buchs ist somit 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.

Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-InfrastrukturAG und hat zum 31.12.2024 einen Buchwert von rd. 26,9 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Konzessionen Deutschland

Zu den Dienstleistungskonzessionen mit Bestellerorganisationen in Deutschland werden nähere Angaben im Absatz „Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland (IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionen)“ in Erläuterung 3 gemacht.

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 der Vorstände 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	Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen		Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen und Unternehmen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	39,4	40,4	9,1	1,7	0,4	0,3
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	65,5	48,8	4,0	5,8	0,0 *)	0,2
Forderungen 31.12.	9,1	8,3	5,8	1,0	0,0 *)	0,0 *)
Schulden 31.12.	8,6	10,5	3,4	1,2	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und mit ihnen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer:innen oder nahestehende Personen von Organen des ÖBB Konzerns einen beherrschenden Einfluss haben. Darüber hinaus wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen.

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 Group

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 Kosten betragen rd. 1.365,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.140,5 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen wurden für alle Bundesländer, verschiedene Gemeinden und sonstigen Dritten in Österreich Leistungen in Höhe von rd. 414,1 Mio. EUR (Vj: rd. 356,4 Mio. EUR) sowie für nichtösterreichische Verkehrsdienstbesteller in Höhe von rd. 274,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR) erbracht und im Geschäftsjahr verrechnet.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr bzw. „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 2024 rd. 143,0 Mio. EUR (Vj: rd. 130,7 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

- Die ÖBB-InfrastrukturAG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-InfrastrukturAG
- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielende 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-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG 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 aktuell gültige Rahmenplan 2024 bis 2029 wurde von der Republik Österreich am 18.10.2023 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-InfrastrukturAG am 27.11.2023 vorgelegt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-InfrastrukturAG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-InfrastrukturAG 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 2022 bis 2027 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2022 bis 2027 (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-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-InfrastrukturAG, 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-InfrastrukturAG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-InfrastrukturAG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2024 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.408,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.316,3 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie Nutzungsentgelte gewährt. Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurden rd. 464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 441,5 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-InfrastrukturAG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs im Jahr 2011 vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-InfrastrukturAG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 55,5 Mio. EUR (Vj: rd. 55,0 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-InfrastrukturAG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-InfrastrukturAG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-InfrastrukturAG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-InfrastrukturAG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG 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-InfrastrukturAG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2024 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.530,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.401,6 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.408,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.316,3 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung um rd. 159,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,7 Mio. EUR) auf rd. 1.567,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.403,0 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.121,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.085,3 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Summe um rd. 217,5 Mio. EUR (Vj: rd. 411,1 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 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. 904,1 Mio. EUR (Vj: rd. 674,2 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen.

Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 165,4 Mio. EUR (Vj: rd. 91,8 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 198,5 Mio. EUR (Vj: rd. 118,8 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 47,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-InfrastrukturAG in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird. Die für die marktweite Bereinigung anhängiger Rechtsverfahren mit dem Bundesministerium für Klimaschutz vereinbarte gesonderte Abgeltung in Höhe von rd. 69,3 Mio. EUR wurde ertragserhöhend in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Gemäß Änderung zum Zuschussvertrag 2022 bis 2027 wurde dieser Betrag nicht mit bestehenden Verbindlichkeiten aufgerechnet und somit als Forderung gegenüber dem Bund bilanziert.

Für die durch das Hochwasser entstandenen Schäden hat der Bund den Zuschussvertrag angepasst und Erlösentgänge und Kosten in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR refundiert. Die erforderlichen Investitionen werden im Rahmen der Annuitäten durch den Bund künftig refundiert. Die Differenz zur Auswirkung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung wurde im Rahmen des § 42 (1) Bundesbahngesetz durch den Bund abgedeckt.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2024 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2024
§ 42 (1) Betriebsführung	657,3	-265,2	392,1
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	464,3	47,7	512,0
Summe Zuschuss des Bundes gem. § 42 Abs. 1 und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.121,6	-217,5	904,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.408,4	159,3	1.567,7
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.408,4	159,3	1.567,7
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	2.530,0	-58,2	2.471,8

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2024 ein Betrag in Höhe von rd. 93,0 Mio. EUR (Vj: rd. 645,0 Mio. EUR) an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2023 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2024 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2023 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2023
§ 42 (1) Betriebsführung	643,8	-413,7	230,1
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	441,5	2,6	444,1
Summe Zuschuss des Bundes gem. § 42 Abs. 1 und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.085,3	-411,1	674,2
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.316,3	86,7	1.403,0
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	1.316,3	86,7	1.403,0
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	2.401,6	-324,4	2.077,2

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 und Gemeinden in Höhe von rd. 91,9 Mio. EUR (Vj: rd. 109,8 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag keine offene Forderungen (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 37,8 Mio. EUR (Vj: rd. 31,3 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. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.264 TEUR (Vj: rd. 1.733 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge sowie in den Werten für 2023 auch Bezüge aus dem vorzeitig beendeten Anstellungsvertrag eines ausscheidenden Vorstandsmitglieds. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr für die aktuellen und im Vorjahr auch für ausgeschiedene Vorstände Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 19 TEUR (Vj: rd. 26 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 48 TEUR (Vj: rd. 73 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 230 TEUR um rd. 33 TEUR auf rd. 263 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungspflichten vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2024 rd. 419 TEUR (Vj: rd. 302 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.

In den Anstellungsverträgen der Topföhrungskräfte (Vorstandsmitglieder des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsföhrer:innen von Gesellschaften auf 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 ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamt- bzw. Teilkonzerns sowie an der individuellen Gesamtperformance. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeitende, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche der Mitglieder des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhalten die doppelte, Stellvertretung von Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhalten die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsföhrer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betrugen rd. 359 TEUR (Vj: rd. 369 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 270 TEUR (Vj: rd. 285 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. 8,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 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. 136,0 Mio. EUR (Vj: rd. 125,0 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 hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Der aus der Einlage des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Betriebs GmbH durch den Bund resultierende Eigenkapitaleffekt in Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR setzt sich aus der Übernahme von Vermögenswerten in Höhe von rd. 54,4 Mio. EUR, liquiden Mitteln in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR sowie Schulden in Höhe von rd. 51,8 Mio. EUR zusammen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterungen 34 und die dortigen Klammerausdrücke sowie Erläuterung 2 verwiesen.

Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2023	Änderungen zahlungs- wirksame Änderungen	Änderungen aus dem Erwerb von Beteiligungs- unternehmen	Wechsel- kurs- änder- ungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2024
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	6.885,7	0,0	0,0	3,8	-1.525,7	0,0	5.363,8
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.461,4	296,2	58,0	3,1	-215,5	2,4	5.605,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	653,4	-13,4	158,5	5,3	-96,8	-0,1	706,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	18.202,0	3.699,9	0,0	1,3	228,7	-57,1	22.074,8
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	31.202,5	3.982,7	216,5	13,5	-1.609,3	-54,8	33.751,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	998,9	-1.000,0	0,0	0,0	1.528,8	0,0	1.527,7
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	553,9	-539,9	0,0	0,0	210,1	-0,4	223,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	134,2	-174,7	17,8	0,0	153,2	38,9	169,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	635,1	-13,9	0,6	-1,1	-168,7	-2,5	449,5
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.322,2	-1.728,5	18,4	-1,1	1.723,4	36,0	2.370,4

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2022	Änderungen zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2023
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	7.883,3	-1.000,0	-2,0	4,4	0,0	6.885,7
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.675,2	317,5	-4,3	-523,6	-3,4	5.461,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	605,2	-20,7	8,1	60,6	0,2	653,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	13.753,1	4.386,9	-0,8	-8,2	71,0	18.202,0
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	27.916,9	3.683,7	1,0	-466,9	67,8	31.202,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.000,0	0,0	0,0	-1,1	0,0	998,9
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	292,0	-259,5	0,0	522,9*)	-1,4	553,9*)
Finanzverbindlichkeiten Leasing	171,3	-133,7	3,4	93,2	0,0	134,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	936,6	-255,2	0,0	-49,1*)	2,8	635,1*)
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.400,0	-648,4	3,4	565,8	1,4	2.322,2

*) Vorjahreswerte um Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind, angepasst.

Im Dezember 2024 wurden rd. 93,0 Mio. EUR (Vj: rd. 645,0 Mio. EUR) an gewährten Bundeszuschüssen an den Bund zurückgezahlt, welche in der Konzern-Geldflussrechnung in der „+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen“ enthalten sind.

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, die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH sowie die Instandhaltung des Rollmaterials durch die Technische Services-Gruppe.

Rail Cargo Group

Damit die Rail Cargo Group 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: Wagenvermieter
- Technische Services: Technical Services (TS) – Instandhalter von 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.

Wesentliche Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Per 01.02.2024 wurde Arverio Deutschland GmbH (vormals: Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH) (Stuttgart, DE) samt ihren Tochtergesellschaften durch die ÖBB-Personenverkehr AG erworben. Die Unternehmensgruppe wurde per 01.02.2024 als vollkonsolidierte Unternehmen in den Konzernabschluss aufgenommen. Weitere Informationen werden in Erläuterung 2 gegeben.

Angaben über die zum 31.12.2024 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB Konzerns im Geschäftsjahr 2024

Im Mai 2024 wurde Rail Cargo Logistics – Southeast d.o.o. (Beograd, RS) mit 51 % der Anteile neu gegründet. Zudem wurden alle Anteile an der der Captrain Netherlands B.V. (Rotterdam, BX) erworben und anschließend in Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. umfirmiert. Die beide verbundene Unternehmen wurden aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht in den Konzernabschluss vollkonsolidiert.

Im Juni 2024 wurden 100 % Anteile an der HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG (Wien) und der RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH (Wien) erworben und per 07.06.2024 in den Konzernabschluss einbezogen.

Folgende Abgänge sind nicht aus der Übersicht ersichtlich:

Per 01.07.2023 wurde das vollkonsolidierte Unternehmen Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l. rückwirkend per 01.01.2023 auf die Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l. verschmolzen und anschließend in Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l. umfirmiert.

Zudem wurde im Geschäftsjahr 2023 die European Contract Logistics – Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ veräußert, welche als verbundenes nicht vollkonsolidiertes Unternehmen nicht in den Konzernabschluss einbezogen war.

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt. Die Effekte aus den Erst- oder Entkonsolidierungen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung und aus dem Abschnitt „Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises“ in Erläuterung 2 ersichtlich.

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
Teilkonzern ÖBB Personenverkehr		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100 %	ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100 %	Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100 %	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37004 České Budějovice	V
└▶ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden (2023: Neugründung)	A-1100 Wien	VO
└▶ 75 %	ARGE GSW Los1 Postbus-Weiss	A-1100 Wien	VO
└▶ 75 %	ARGE Südsmk Postbus-Weiss	A-1100 Wien	VO
└▶ 100 %	Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 33,4 %	RAILTOUR (SUISSE) SA	CH-3011 Bern	E
└▶ 100 %	ÖV Ticketshop GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100 %	iMobility GmbH	A-1040 Wien	V
└▶ 100 %	ÖBB ITALIA S.R.L.	IT-20121 Milano	V
└▶ 100 %	FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	VO
└▶ 100 %	Arverio Deutschland GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH)	D-70178 Stuttgart	V
└▶ 100 %	Arverio Baden-Württemberg GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH)	D-70178 Stuttgart	V
└▶ 6,01 %	OstalbMobil GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-73430 Aalen	0
└▶ 5,67 %	Baden-Württemberg-Tarif GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-70173 Stuttgart	0
└▶ 2,8 %	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) (Feber 2024: Erwerb)	D-75177 Pforzheim	0
└▶ 1,75 %	Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-74523 Schwäbisch Hall	0
└▶ 1,5 %	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS) (Feber 2024: Erwerb)	D-70178 Stuttgart	0
└▶ 0,55 % (1,10 %)	Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) (Feber 2024: Erwerb)	D-60327 Frankfurt am Main	0
└▶ 100 %	Arverio Bayern GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Bayern GmbH)	D-86159 Augsburg	V
└▶ 0,55 % (1,10 %)	Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) (Feber 2024: Erwerb)	D-60327 Frankfurt am Main	0
└▶ 100 %	Arverio Facility GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Facility GmbH)	D-73457 Essingen	V
└▶ 100 %	Arverio Drive GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Drive Verleihgesellschaft mbH)	D-70178 Stuttgart	VO
└▶ 100 %	Arverio Süd GmbH (Feber 2025: Erwerb von ÖBB-Personenverkehr AG und Umfirmierung, vormals Allegra Deutschland GmbH)	D-80333 München	VO
└▶ 75 % (100 %)	ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100 %	Technical Services Slovakia, s.r.o.	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-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶ 40 %	ETL Lokservice GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶ 50 % (100 %)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
└▶ 49,9 %	City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden (2023: Neugründung)	A-1100 Wien	VO
└▶ 24,5 %	One Mobility GmbH	A-1040 Wien	E0
└▶ 10 %	Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└▶ 7,628 %	Eurail B.V.	NL-3511 SB Utrecht	0
└▶ 6,85 % (7,53 %)	Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

Rail Cargo Group		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 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 %	ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH (April 2024: Umfirmierung, vormals: Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH)	A-1100 Wien	V
└▶ 50 %	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2201 Gerasdorf bei Wien	E0
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 45 %	LogMAStEr Kft.	HU-2151 Fot	E0
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l. (Juli 2023: rückwirkende Verschmelzung mit Rail Cargo Terminal - S.Stino S.r.l. per 01.01.2023 und Umfirmierung, vormals: Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.)	I-20832 Desio	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Poland Sp.z o.o.	PL-02-366 Warszawa	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL	60013 Bucuresti Sectorul 6	V
└▶ 100 %	ooo "Rail Cargo Logistics – RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34149 Bakirköy-Istanbul	V
└▶ 74 %	Rail Cargo Logistics, železniška špedicija d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 51 %	Rail Cargo Logistics – Serbia d.o.o. Beograd (Mai 2024: Neugründung und umfirmierung, vormals: Rail Cargo Logistics – Southeast d.o.o. Beograd)	RS-11070 Novi Beograd	V0
└▶ 51 %	Rail Cargo Logistics – BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└▶ 49 %	Rail Cargo Logistics – Goldair International Rail Transshipment and Logistics SA	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	D-85055 Ingolstadt	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier, družba za železniski tovarni promet, 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-60013 Bucuresti Sectorul 6	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier - Benelux B.V. (Mai 2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Captrain Netherlands B.V.)	BX-3088GB Rotterdam	V0
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd (April 2023: Umfirmierung, vormals: Rail Cargo Carrier - Southeast Serbia d.o.o.)	RS-11070 Novi Beograd	V0
└▶ 100 %	Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z o.o.	PL-02-366 Warszawa	V
└▶ 75 % (100 %)	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V

Rail Cargo Group (Fortsetzung)		Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶ 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 International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd.	CN-200002 Shanghai	V0
└▶ 100 %	Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100 %	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V0
└▶ 100 %	Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 85 %	Rail Cargo Terminal – BILK (Dezember 2023: konzerninterne Übertragung von Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.)	HU-1239 Budapest	V
└▶ 100 %	LOGISZTÁR Kft.	HU-1239 Budapest	V0
└▶ 33,33 %	boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶ 33,07 %	Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E
└▶ 32,56 %	ADRIA KOMBI d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶ 29,39 %	Railport Arad SRL (Dezember 2023: konzerninterne Übertragung von Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.)	RO-315200 Judetul Arad	E
└▶ 99,99 %	Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 51 % (per 31.12.2024: 100 %)	Technical Services Hungaria Jár್ಮűjavító Kft. (Februar 2025: Verkauf 49 % der Anteile)	HU-3527 Miskolc	V
└▶ 30 %	Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▶ 0,69 % (7,53 %)	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
└▶ 50 % (100 %)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
└▶ 25 % (100 %)	ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100 %	Technical Services Slovakia, s.r.o.	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-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶ 40 %	ETL Lokservice GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▶ 7,65 % (Vj: 11,87 %)	TransAnt GmbH (Jänner 2023 und März 2024: Verringerung aufgrund Verwässerung)	A-4020 Linz	0
└▶ 25 % (100 %)	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 16,17 % (Vj: 18,4 %)	Xrail AG	CH-4058 Basel	0
└▶ 3,53 %	Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA i.L.	B-1082 Bruxelles	0
└▶ KD-Anteil	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60594 Frankfurt am Main	0

Teilkonzern 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 %	ÖBB-Operative Services GmbH (Feber 2023: Umfirmierung, vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH)	A-1150 Wien	V
▶ 100 %	ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (Feber 2023: Umfirmierung, vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)	A-1150 Wien	V
▶ 100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
▶ 100 %	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
▶ 100 %	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
▶ 100 %	ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (Juni 2024: Erwerb, vormals: RINV HÖSBA Beteiligungs 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 %	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V
▶ 100 %	Gauermannsgasse 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
▶ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden (2023: Neugründung)	A-1100 Wien	V0
▶ 100 %	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
▶ 60 %	ÖBB-BE GmbH (September 2023: Verkauf von 40% der Anteile und Umfirmierung, vormals: ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.)	A-1020 Wien	V0
▶ 60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG (September 2023: Neugründung)	A-1020 Wien	V0
▶ 51 %	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
▶ 50 %	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E
▶ 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
▶ 10,53 %	HIT Rail B.V.	NL-3521 AZ Utrecht	0
▶ KG-Anteil	UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	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-1020 Wien	V
▶ 34 %	Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1020 Wien	E
100 %	ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100 %	ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100 %	OmegaTelos GmbH	A-1100 Wien	V0
27,37% (Vj: 26%)	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2 %	Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial	CH-4053 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.

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.

Teilkonzern ÖBB Personenverkehr		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2024*)	31.12.2023	2024*)	2023
100 %	Arverio Süd GmbH (vormals: Allegra Deutschland GmbH)	-316	-309	-7	-322
100 %	FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	35	35	0	-2
100 %	Arverio Drive GmbH	238	k. A.	126	k. A.
50 %	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden	1	0	1	0
49 %	LTS Immobilien GmbH	1.913	1.882	31	115
40 %	ETL Lokservice GmbH	225	884	-659	-979
24,5 %	One Mobility GmbH	1.227	1.040	0	-1.092

Rail Cargo Group		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2024*)	31.12.2023	2024*)	2023
100 %	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	237	168	68	69
100 %	Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd	324	151	-93	151
100 %	Rail Cargo Carrier – Benelux B.V.	-1.148	-622	-3.062	-731
100 %	Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd.	126	397	-285	-577
100 %	LOGISZTAR Kft.	348	380	-5	-64
51 %	Rail Cargo Logistics – Serbia d.o.o. Beograd (Neugründung Mai 2024)	73	k. A.	127	k. A.
45 %	logMAster Kft.	201	172	43	-68
50 %	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	258	334	100	-362
33,33 %	boxXagency Kft.	50	67	35	50
30 %	Agrochimtranspack Kft.	k. A.	228	k. A.	-28

Teilkonzern ÖBB Infrastruktur		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2024*)	31.12.2023	2024*)	2023
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	174	168	5	3
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	217	215	7	5
100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	88	91	-3	-4
100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	105	101	4	2
60 %	ÖBB-BE GmbH	29	32	-3	-3
60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	28	32	-4	-3

Sonstige		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2024*)	31.12.2023	2024*)	2023
100 %	OmegaTelos GmbH	4.685	4.271	414	-96
27,37 %	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	k. A.	4.780	-1.730	-690

Abkürzungen und Fußnoten

- k. A. Keine Angaben.
*) Vorläufige Werte.

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

An Finanzierungen wurden am 09.01.2025 eine Finanzierung mit einem Nominale in Höhe von rd. 300,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis April 2071 und einer Verzinsung (fix) von 0,70 %, effektiv 2,925 %, und am 04.02.2025 eine weitere mit einem Nominale in Höhe von rd. 368,5 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Feber 2035 und einer Verzinsung (fix) von 2,95 %, effektiv 2,997 %, durch die OeBFA aufgenommen.

Der Budgetausschuss der österreichischen Bundesregierung hat sich am 07.03.2025 auf ein Budgetprovisorium geeinigt, in dem der Wegfall der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektrofahrzeuge per 01.04.2025 beschlossen wurde. Diese Gesetzesänderung wird die Preise, zu denen die Rail Equipment GmbH & Co KG ihre Elektrofahrzeuge vermietet, beeinflussen.

Im Jänner 2025 erfolgte eine Information an betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Ergebnisse von Gesprächen mit der WESTbahn unter Aufsicht der SCK nach § 68a EisebG über eine marktweite Bereinigung anhängiger Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit regulatorischen Verfahren.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2024 am 20.03.2025 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Holding AG in Höhe von 207.947.821,05 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

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 2024 (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	Vorsitzender des Vorstandes
Mag. ^a Manuela Waldner	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. ^a Brigitte Ederer	ab 03.10.2024	Vorsitzende
	bis 02.10.2024	Mitglied
Mag. ^a Andrea Reithmayer	bis 29.09.2024	Vorsitzende
Dr. Kurt Weinberger		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser		2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Dr. ⁱⁿ Cattina Maria Leitner, LL.M.		
Mag. ^a Elfriede Baumann		
Mag. Markus Himmelbauer		
Dr. ⁱⁿ Angela Köppl		
Mag. ^a Cornelia Breuß, MA	ab 01.10.2024	
Mag. Andreas Martinsich		Belegschaftsvertreter
Mag. ^a Olivia Janisch		Belegschaftsvertreterin
Robert Hofmann	ab 26.11.2024	Belegschaftsvertreter
Gerhard Siegl	bis 25.11.2024	Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 20.03.2025

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.^a Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf

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 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 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 2024 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.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses 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 planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. 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.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung (Kapitel E. Nichtfinanzielle Erklärung) ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

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 20. März 2025

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

Mag. (FH) Rosemarie König eh

Wirtschaftsprüferin

* 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.

Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2024

Wir haben eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung der **Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft** (weilers „ÖBB-Holding AG) für das am 31. Dezember 2024 endende Geschäftsjahr durchgeführt.

Zusammenfassende Beurteilung mit begrenzter Zusicherung

Auf Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekanntgeworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltene konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den Anforderungen des § 267a UGB übereinstimmt, einschließlich

- ▶ der Einhaltung der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 (in der Folge EU-Taxonomie-VO), sowie
- ▶ der Übereinstimmung mit den Standards für die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung („European Sustainability Reporting Standards“, in der Folge ESRS),
- ▶ der Übereinstimmung des durchgeführten Verfahrens zur Ermittlung von Informationen, über die nach den ESRS zu berichten ist (in der Folge „Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse“), mit der Beschreibung des Unternehmens in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2.

Grundlage für die zusammenfassende Beurteilung

Wir haben unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit unter Beachtung der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen und ergänzender Stellungnahmen sowie des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised) durchgeführt. Die Prüfungshandlungen bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich in Art und Zeitpunkt von denen einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit und sind in ihrem Umfang geringer. Folglich ist das Maß an Sicherheit, das bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit erreicht wird, wesentlich geringer als bei einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit.

Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung unseres Zusicherungsvermerks“ weitergehend beschrieben.

Wir sind vom Konzern ÖBB-Holding AG unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unser Prüfungsbetrieb wendet ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem an, einschließlich dokumentierter Richtlinien und Verfahren zur Einhaltung ethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Zusicherungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht und im Geschäftsbericht 2024, ausgenommen die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats sowie Prüfungsausschusses

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich, ein Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse zu entwickeln und umzusetzen und dieses Verfahren in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRs 2 darzustellen. Diese Verantwortlichkeit umfasst:

- ▶ die Erlangung eines Verständnisses der Rahmenbedingungen, in dem die Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen des Konzerns stattfinden, und die Erlangung eines Verständnisses für die davon betroffenen Interessengruppen,
- ▶ die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen (sowohl negativ als auch positiv), im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, sowie der Risiken und Chancen, die sich kurz-, mittel- oder langfristig auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Konzerns auswirken oder vernünftigerweise davon auszugehen ist, dass sie sich auswirken könnten,
- ▶ die Beurteilung der Wesentlichkeit der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten durch Auswahl und Anwendung geeigneter Schätz- und Schwellenwerte, und
- ▶ das Treffen von Annahmen und Schätzungen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Die gesetzlichen Vertreter sind außerdem für die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich, die alle durch das Verfahren identifizierten Informationen gemäß den geltenden Anforderungen und Standards enthält, einschließlich:

- ▶ Einhaltung der Anforderungen des § 267a UGB und
- ▶ Aufnahme von Angaben in die nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO, sowie
- ▶ Einhaltung der ESRs

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters

- ▶ die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und
- ▶ die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Der Aufsichtsrat / Prüfungsausschuss ist für die Überwachung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich.

Inhärente Einschränkungen bei der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist das Unternehmen verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen des Unternehmens zu erstellen. Das tatsächliche Ergebnis wird wahrscheinlich anders ausfallen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Unsere Ziele sind die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gemäß den Anforderungen des §267a UGB, sowie die Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-VO und die Berichterstattung gemäß den Anforderungen der ESRS, einschließlich dem Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse, frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und darüber einen Vermerk zu erstellen, der unsere zusammenfassende Beurteilung enthält. 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 Grundlage dieser konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Während der gesamten Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Unsere Verantwortlichkeit in Bezug auf die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung betreffend das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse umfasst:

- ▶ die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Risiken zu identifizieren, die dazu führen, dass das Verfahren nicht den geltenden Anforderungen der ESRS entspricht, jedoch nicht zum Zweck der Abgabe einer zusammenfassenden Beurteilung hinsichtlich der Wirksamkeit dieses Verfahrens, und
- ▶ die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen zur Bewertung, ob das Verfahren mit der Beschreibung des Unternehmens in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 übereinstimmt.

Zu unseren weiteren Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Prüfung mit begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung gehören

- ▶ die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Darstellungen zu identifizieren, bei denen es wahrscheinlicher zu wesentlichen falschen Angaben kommt, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, jedoch nicht mit dem Ziel, eine zusammenfassende Beurteilung über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Unternehmens abzugeben, und
- ▶ die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen bezogen auf Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlicher sind. 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.

Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten

Eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die nichtfinanzielle Erklärung.

Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von professionellem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur begrenzten Sicherheit in Bezug auf das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse gehen wir wie folgt vor:

- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis des Verfahrens, indem wir
 - Erhebungen durchführen, um die Quellen der von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Informationen zu verstehen (z.B. Einbindung von Stakeholdern, Geschäftspläne und Strategiedokumente); und
 - eine Durchsicht der unternehmensinternen Verfahrensdokumentation vornehmen.
- ▶ Wir beurteilen, ob die aus unseren Prüfungshandlungen erlangten Nachweise über die vom Unternehmen implementierten Verfahren mit der Beschreibung in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 übereinstimmen.
- ▶ Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Ermittlung der in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung erhaltenen Informationen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung aufgenommen wurden.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gehen wir wie folgt vor:

- ▶ Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung im Einklang mit dem ESRS stehen.
- ▶ Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- ▶ Wir führen stichprobenartige ergebnisorientierte Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- ▶ Wir gleichen ausgewählte Angaben der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mit den entsprechenden Angaben im Konzernabschluss und des Konzernlageberichts ab.
- ▶ Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteten Informationen.
- ▶ Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und zur Erstellung der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung.
- ▶ Wir überprüfen Sustainable-Finance-Framework-Kennzahlen ausgewählter Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG, welche in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung 2024 offengelegt werden. Die Prüfung umfasst ausschließlich Angaben für das Geschäftsjahr 2024.

Abgrenzung zum Leistungsumfang:

- ▶ Vorjahreszahlen wurden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen, es sei denn, dies ist für Plausibilitätsverprobungen erforderlich.
- ▶ Zahlen, die aus externen Studien entnommen werden, wurden nicht geprüft. Es wurde lediglich die korrekte Übernahme der relevanten Angaben und Daten in die konsolidierte Berichterstattung überprüft.
- ▶ Die im Rahmen der Jahres- oder Konzernabschlussprüfung geprüften finanziellen Leistungsindikatoren und Aussagen, sowie Informationen aus dem konsolidierten Corporate Governance Bericht und der Risiko-berichterstattung wurden von uns keiner weiteren Prüfung unterzogen.

Haftungsbeschränkung und Veröffentlichung

Bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung handelt es sich um eine freiwillige Prüfung.

Diesen Zusicherungsvermerk erstatten wir auf Grundlage des mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfungsvertrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die beigelegten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe (AAB 2018) zugrunde liegen.

Hinsichtlich unserer Verantwortlichkeit und Haftung aus dem Auftragsverhältnis gilt Punkt 7 der AAB 2018. Wir haften nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Im Falle grober Fahrlässigkeit beträgt unsere Ersatzpflicht höchstens das Zehnfache der Mindestversicherungssumme der Berufshaftpflichtversicherung gemäß § 11 Wirtschaftstreuhandberufsgesetz 2017, das sind insgesamt EUR 726.730. Der Lauf der Verjährungsfrist bestimmt sich nach Punkt 7. Abs. 4 AAB 2018.

Der Zusicherungsvermerk über die Prüfung darf ausschließlich zusammen mit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und nur in vollständiger und ungekürzter Form Dritten zugänglich gemacht werden. Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse der Gesellschaft erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden.

Wien, am 20. März 2025

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. (FH) Rosemarie König eh

Wirtschaftsprüferin

ppa. Susanna Gross, MA eh

Wirtschaftsprüferin

Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTkm	Bruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
CBL	Cross-Border-Leasing
CER	Community of European Railway
CO₂	Kohlendioxid
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
Definitivstellung	„Mitarbeiter:innen 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 Postbusbeamten:innen beim Postbus verstanden.
EBIT	Earnings before Interest 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
ETCS	European Train Control System
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)
Gesamterträge pro Mitarbeiter:in	= Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GRI	Global Reporting Initiative
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)

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
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organization for Standardization)
km	Kilometer
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
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	Fernverkehrszug der ÖBB
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
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
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: holding.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: konzern.oebb.at

ÖBB Kund:innenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kund:innenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen 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 verschiedenster 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: bericht.oebb.at/2024/download

Projektleitung

Claudia Shikhare

Projektteam & Redaktion

Gabi Zornig (Projektleitung Magazinteil),
Nina Walter-Broskwa (Magazinteil),
Theresa Wirth (Corporate Governance Bericht),
Lisa-Sophie Diasek, Cornelia Walch
(Nichtfinanzielle Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht),
Konzernrechnungswesen mit Unterstützung
von firesys GmbH (Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Magazinteil)
corporate-publishing.at

Autor:innen

Matthias Flödl, Julia Kropik,
Friedrich Ruhm Perdomo (Magazinteil),
Martin Detter, Sophia Hossaini, Iris Kattinger,
Stefanie Kirchhof, Herbert Minarik, Iga Niznik,
Bettina Purker, Angelina Sax, Ines Sturm,
Daniel Wessely und Julia Wöhrer sowie Expert:innen
aus den Teilkonzerngesellschaften (Mitarbeit und
inhaltliche Unterstützung Nichtfinanzielle Erklärung –
Nachhaltigkeitsbericht)

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Fotos

3D-Schmiede (Cover), Andreas Ebner, Espen Eichhöfer /
OSTKREUZ, Harald Eisenberger, Marek Knopp,
Michael Mayer, Petar Mitrovic, David Payr, Kurt Prinz
(Vorstand, Trennseiten), Andreas Scheiblecker,
Max Wegscheider, Daniel Willinger, Chris Zenz,
Annette Zoepf, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111025-0586
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

© 2025, ÖBB-Holding AG

Nachhaltigkeitskennzahlen

Key-Facts & Figures – Konzernkennzahlen zur Nachhaltigkeit

	2023	2024
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme in Mio. Euro	40.865	44.168
Bruttoinvestitionen in Mio. Euro	4.559	5.421
Gesamterträge in Mio. Euro	7.806	8.997
Leistungskennzahlen		
Fahrgäste in Mio.	492,3	551,5 ¹
Nettotonnen in Mio. Tonnen	78,5	79,9
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	80.991,6	82.605,5
F&E-Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. Euro ²	35 ³	43 ³
Umweltkennzahlen		
CO ₂ eq-Ersparnis durch ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich in Mio. Tonnen	4,2	4,2
Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität Österreich (Scope 1 und 2) – marktbasiert, CO ₂ eq in t	218.641	211.759
Treibhausgasemissionen im Bereich Gebäude / Betriebsanlagen in Österreich (Scope 1 u. 2) – marktbasiert, CO ₂ eq in t	44.424	41.747
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene in Österreich	4,91	4,66
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus in Österreich	54,2	55,1
CO ₂ -Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene in Österreich	3,05	3,11
Gesamte Treibhausgasemissionen der ÖBB in Mio. Tonnen (In- und Ausland, Scope 1, 2 und 3 – marktbasiert, Beschaffung: Scope 3.1 und 3.2 monetär bewertet)	n. a. ⁴	3,43 ⁵
Gesamter Energieverbrauch der ÖBB in Gigawattstunden (In- und Ausland, alle Energieträger, exklusive Externe)	3.518	3.687
Gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	50 ⁶	28
Nicht gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	3.658	4.328
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	3.315	3.329
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	28	27
Sozialkennzahlen		
Mitarbeiter:innen in Köpfe	45.041	47.484
davon Lehrlinge in Köpfe	1.851	1.964
Frauenquote in Prozent	16,1	17,1
Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	71	61,9
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen) ⁷	17,1	17,2

¹ Ein Anstieg in Höhe von rd. 41,9 Mio. Personen ist hierbei auf die Arverio-Gruppe zurückzuführen, die per 31.12.2024 erstmalig in den Konzernabschluss miteinbezogen wurde.

² Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

³ Steigerung zufolge Start des Europäischen F&E-Programms „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (Laufzeit 2023 bis 2031).

⁴ Arverio Deutschland GmbH ist im Jahr 2024 enthalten, auch im Basisjahr 2022 (Rückrechnung) – jedoch Werte 2023 nicht verfügbar.

⁵ Anstieg v. a. durch gestiegenes Beschaffungsvolumen im Scope 3.
(Hinweis: schrittweiser Umstieg von monetärer Bewertung hin zu konkreten aktivitäts- / mengenbezogenen Bewertungsmethoden ist angelaufen).

⁶ 2023 sind mehr ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

⁷ Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle >3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert).

MEHR dazu im
Lagebericht ab Seite
LB34

Highlights 2024

4,2 Mio. t

CO₂ ersparen die ÖBB Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus. Damit sind die ÖBB im Bereich Mobilität das größte Klimaschutzunternehmen des Landes.

555,8 Mio.

Euro beträgt das Projektvolumen der ÖBB inkl. Partner über die gesamte Dauer der aktuell laufenden 84 Projekte.²

8.079

weibliche Mitarbeiterinnen waren 2024 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2024). Damit liegt die aktuelle Frauenquote der ÖBB bei 17,1 % und ist im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozentpunkt gestiegen.

2024

Die zweite Jahreshälfte



10.07.

Arverio – die neue Marke der ÖBB im deutschen Nahverkehr

Die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH wurde durch die ÖBB-Personenverkehr AG übernommen. Von nun an wird das Unternehmen unter dem Namen Arverio Deutschland GmbH mit ihren Tochtergesellschaften in Baden-Württemberg und Bayern unterwegs sein.



22.07.

Neue Züge für Salzburg in Wien gefertigt

Seit Ende September 2024 sind die neuen Cityjets für den Salzburger Verkehrsverbund im Einsatz. Dafür wurden die Wagenkästen im Vorfeld im Werk von ÖBB Technische Services in Wien Jedlersdorf mit modernster Technik ausgestattet.



11.09.

Erste Röhre des Semmering- Basistunnels fertig gegraben

Zwei Röhren mit je 27,3 km sind für den Semmering-Basistunnel zu graben. Die Tunnelbauarbeiten haben 2014 begonnen. Jetzt ist in der Streckenröhre 1 der letzte Durchschlag gelungen und Gloggnitz mit Mürzzuschlag unterirdisch verbunden.



09.09.

Nightjet auf Premierenfahrt nach Rom

Der Nightjet der neuen Generation nimmt seine Fahrt in die italienische Hauptstadt auf. Ab dem 10. September 2024 ist der neue Zug nun erstmalig auf den Linien Wien – Rom und München – Rom im Einsatz.

Die Hochwasserkatastrophe beginnt

„Die derzeitige Witterung mit Starkregen, Sturm und Schneefällen ist österreichweit Grund für Streckenunterbrechungen und zusätzliche präventive Verkehrseinstellungen. Die wetterbedingte Reisewarnung bis voraussichtlich Sonntagabend, den 15. September 2024, bleibt aufrecht“ – so die Warnung, und dann kommt alles anders.



13.09.

ÖBB Cityjet DOSTO Österreichpremiere

Die ÖBB feiern in St. Pölten die Österreichpremiere des neuen Cityjet Doppelstock. Der Fahrgastzuwachs der letzten Jahre setzt sich ungebrochen fort. Um diesen steigenden Bedarf zu decken, modernisieren die ÖBB ihre Nahverkehrsflotte.



29.10.

Supply Chain Award für ÖBB Rail Cargo Group

Nach dem Gewinn des „Österreichischen Logistikpreises“ für die Integration von multimodalen Bahntransporten in die Transporeon Plattform, wurde die RCG auch mit dem „Supply Chain Excellence Award“ ausgezeichnet.

Der neue Fahrplan

Am 15. Dezember 2024 tritt der neue Bahnfahrplan europaweit in Kraft. Zeitgleich wird die neue Weststrecke nach den Unwetterschäden wieder gänzlich in Betrieb genommen und die ÖBB Railjets rollen wieder mit bis zu 230 km/h.



28.11.

Koralmbahn: ein historischer Meilenstein

Nach 27 Jahren Bauzeit werden die baulichen Arbeiten an der 130 km langen Strecke Ende November planmäßig fertiggestellt. Während der neue Bahnhof Weststeiermark noch seinen Feinschliff erhält, ist die Bahnstrecke selbst bereit für die sogenannte Inbetriebnahmephase.

10.10.



Schrittweiser Neustart der Weststrecke

Die ÖBB wurden hart vom Hochwasser in der Ostregion getroffen. Nach umfassender Schadensbegutachtung steht nun der schrittweise Weg zurück zum gewohnten Angebot fest. Im ersten Schritt kann ab 10. Oktober 2024 die „alte“ Weststrecke wieder auf zwei Gleisen voll befahren werden.

KORALMBAHN

Das Jahrhundertprojekt in Zahlen

Die Eröffnung der Koralmbahn läutet eine **neue Ära der Mobilität** in Österreich ein. Nach 27 Jahren Bauzeit ist ein wesentlicher **Meilenstein für die neue Südstrecke** baulich fertiggestellt und geht im Dezember 2025 in Betrieb.

GRAZ –
KLAGENFURT
in
45
Minuten

130 km Gesamtlänge

 **50** Tunnel-km
12 Tunnel

33 km Koralmtunnel –
sechstlängster Eisenbahntunnel
der Welt



290 km
Gesamtlänge der **Gleise**

250 km/h
maximale
**Betriebsge-
schwindigkeit**



23 moderne **Bahnhöfe**



100 **Brücken**