

Geschäftsbericht 2022
ÖBB-Infrastruktur AG



100 ÖBB

#RICHTUNGZUKUNFT

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Inhalt

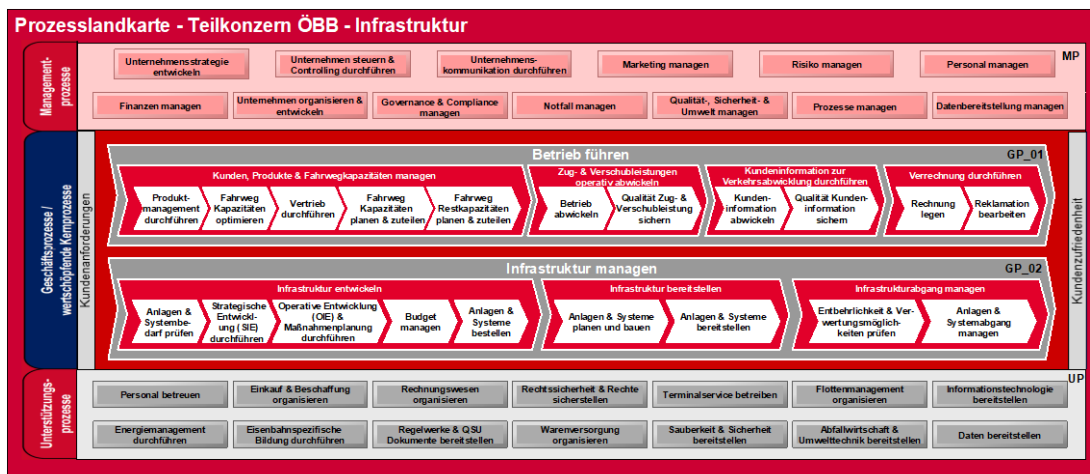
Konzernlagebericht	2
A. Struktur und Beteiligungen	2
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	6
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	15
D. Forschung und Entwicklung	35
E. Konzernbeziehungen	37
F. Chancen- /Risikobericht	38
G. Nichtfinanzielle Erklärung	44
H. Anmerkungen zum Lagebericht	139
Glossar	140
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG	141
Konzernabschluss	142
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2022	142
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2022	143
Konzern-Bilanz zum 31.12.2022	144
Konzern-Geldflussrechnung 2022	145
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2022	146
Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2022	147
A. Grundlagen und Methoden	147
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	167
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	195
Bestätigungsvermerk	223
Bericht zum Konzernabschluss	223
Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2022	231

Konzernlagebericht

A. Struktur und Beteiligungen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat einerseits die Nutzung und die Bereitstellung der österreichischen Schieneninfrastruktur wirtschaftlich, effizient und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei sicherzustellen. Andererseits errichtet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag der Republik Österreich. Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wird über den erwirtschafteten Cashflow, über Fremdkapital sowie Haftungen und Zuschüsse des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH wahrgenommen.

Die nachfolgende Prozesslandkarte bietet einen Überblick über alle wesentlichen und wertschöpfenden Prozesse des Unternehmens. Die Darstellung der Zusammenhänge samt Fokussierung auf Kund:innen und Wertschöpfung steht hierbei im Mittelpunkt. Sie ist nach Prozesskategorie (Geschäfts-, Management- und Unterstützungsprozesse) gegliedert und nach Detaillierungsebenen aufgebaut.



Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein zertifiziertes integriertes Managementsystem (IMS), welches die Verbesserung in den Bereichen, Qualität, Umwelt- und Arbeitnehmer:innenschutz, betriebliche Sicherheit und Asset-Management unterstützt und überwacht. Das IMS umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Tochtergesellschaften mit 100% Beteiligung.

Die Wirksamkeit des IMS wird laufend durch ein akkreditiertes Zertifizierungsunternehmen geprüft. Unternehmensintern unterstützen z.B. interne Audits sowie die Ideenwerkstatt, die Normkonformität sowie eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Dabei wird dem üblichen Managementkreislauf „Plan – Do – Check – Act“ Rechnung getragen.

Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden laufend im Zuge der implementierten Steuerungslogik (z. B. Plattform Qualität, Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, Sicherheitsmanagementsystem, Arbeitnehmer:innenschutz-Plattform) geprüft. Bei festgestellten Abweichungen und Risiken werden über die entsprechenden Gremien korrigierende Maßnahmen gesetzt. Darüber hinaus werden im Rahmen einer jährlichen „Managementbewertung“ dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG wesentliche Ergebnisse und Schwerpunkte des IMS zur Kenntnis gebracht und dabei ggf. erforderliche strategische Entscheidungen zur Weiterentwicklung beschlossen. So wurde z. B. das interne Auditwesen um die Möglichkeit zur Durchführung von „Remote-Audits“ erweitert (Audits, die „online“ unter Berücksichtigung der Vorgaben von Informationssicherheit und Datenschutz abgewickelt werden).

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochtergesellschaften sind gemäß den nachfolgend angeführten Normen zertifiziert.

	ÖNORM EN ISO 9001: 2015	ÖNORM EN ISO 14001: 2015	ISO 45001: 2018	ISO 55001: 2014	SMS gem. Eisen- bahngesetz / VO (EU) 2018 / 762	SCC
ÖBB-Infrastruktur AG	X	X	X	X	X	
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	X	X	X			
Rail Equipment GmbH & Co KG	X	X	X			
ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG	X	X	X			X

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Der Bund hält sämtliche Anteile der ÖBB-Holding AG, diese hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht und ist beim Handelsgericht Wien mit der Firmenbuchnummer FN 71396w registriert. Der Sitz der Gesellschaft ist Praterstern 3, A-1020 Wien.

Die Beteiligungen

In der Beteiligungsübersicht im Anhang des Konzernabschlusses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind seine Beteiligungen vollständig angeführt. Einen Überblick über die Anzahl der Beteiligungen im In- und Ausland sowie die ÖBB-Infrastruktur AG liefert folgende Übersicht:

	per 31.12.2022	per 31.12.2021
Beteiligungen >50%	19	20
Beteiligung 20–50%	4	4
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Beteiligungen <20%	1	1
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Summe	24	25
<i>davon im Ausland</i>	2	2

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.374 Mitarbeiter:innen (Stand 31.12.2022) betreibt in Österreich 1.037 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) genutzt werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat folgende wesentliche Tochtergesellschaften und Beteiligungen:

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 3.684 Gebäuden sowie 1.037 Personenbahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2022 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 72,7 Mio. EUR (Vj: rd. 71,3 Mio. EUR) erzielt werden.

Neben den Aufgaben in der Hausverwaltung im Bereich Bahnhofs- und Liegenschaftsmanagement ist die Eigentümerrolle für sämtliche Liegenschaften (Hochbauten und Grundstücke) sowie für die Personenbahnhöfe hervorzuheben. Somit verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH das Gesamtbild des Bahnhofs im Sinne der Mobilitätskette mit Bahnhofsgebäude, Vorplätzen, Straßen, Wegen, Park & Ride-Anlagen, Kund:innensanitäranlagen und Bahnsteigen bis zur Bahnsteigkante. Sie ist der kompetente Ansprechpartner sowohl konzernintern als auch gegenüber Kund:innen, Anrainer:innen, Gebietskörperschaften und Interessensgruppen. Eine der wichtigsten aussagekräftigen Qualitätskennzahlen des ÖBB-Immobilienmanagements sind: Qualitätscheck, Störungskennziffern und Beschwerden.

Der gesetzte Zielwert für die Kund:innenzufriedenheit in Summe (Ø aller Kategorien im Qualitätscheck) wurde im Jahr 2022 erreicht bzw. sogar um 1,2 Prozentpunkte überboten. Die Zielwerte wurden in sieben von acht QC-Kategorien zumindest erreicht. Eine einzige Ausnahme bildete die Position „Sauberkeit WC“. Dieser QC-Erfüllungsgrad verbesserte sich im Laufe des Jahres 2022, konnte aber den geplanten Zielwert nicht vollständig erreichen. Die Anforderungen betreffend Sauberkeit und Erhaltung im Hinblick auf den definierten Zielwert wurden das zweite Jahr in Folge überboten. Im Bereich der Sicherheit liegt das Jahresergebnis ebenfalls leicht über dem Zielwertkorridor. In der Barrierefreiheit wurde der Zielwert nur knapp verfehlt und befindet sich dennoch auch einem hohen Niveau.

Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen zur umgehenden Behebung der festgestellten Mängel (ohne Kund:inneninformation, ohne Fahrweg) verzeichnete 2022 laut QC Management Report im Jahresverlauf eine rückläufige Entwicklung. Die aktuelle Anzahl der Sofortmaßnahmen je Verkehrsstation liegt gemittelt pro Monat bei 0,13 und somit niedriger als im Vorjahr (2021 mit 0,24).

Da sich die Sofortmaßnahmen konstant auf einem sehr guten niedrigen Niveau befinden, konzentriert man sich in weiteren Analysen schwerpunktmäßig auf die Ursache von festgestellten Mängeln, um die Qualität am Bahnhof weiterhin sicherzustellen bzw. noch zu verbessern.

Zu Beginn der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen vergleichsweise gemittelt bei 7.000 pro Monat.

Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2022 beläuft sich auf 1.492. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Beschwerden Service 776, Sicherheit 305, Sauberkeit 411.

ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)

Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist der konzerninterne umfassende Anbieter von Sicherheits- und Sauberkeitsdienstleistungen. Im Bereich der Reinigung werden österreichweit die Bahnhöfe – und somit der für die Kund:innen sichtbare Bereich – durch Personal der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG gereinigt. Die Reinigungsleistungen umfassen sowohl die tägliche bzw. regelmäßige Unterhaltsreinigung als auch die Sonderreinigung (etwa von Dächern, das Auftragen von Bodenversiegelungen). Dabei ist die Expertise der Mitarbeiter:innen von besonderer Bedeutung: Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG hat in jedem Bundesland bzw. Gebiet Mitarbeiter:innen mit der Meisterprüfung in der Reinigung – dadurch ist eine gute Beratung der internen Auftraggeber sichergestellt. Für EVUs bietet die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG einen umfassenden Service bei der Graffiti-Entfernung von Zügen. Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist seit 01.01.2017 Generaldienstleister für operative Sicherheitsleistungen im ÖBB-Konzern. Auf den Bahnhöfen sorgen Securitys der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG für Sicherheit und Ordnung – durch ein intelligentes, die tatsächliche Lage widerspiegelndes Flächenkonzept werden alle Bahnhöfe in Österreich entweder durch mobile Streifen oder durch stationäre Mitarbeiter:innen betreut. Seit 01.01.2019 sind neben den operativen Securityleistungen durch die Eingliederung der öffentlichen Sicherheit (vormals Konzernsicherheit) auch die strategischen Securityleistungen Teil des Portfolios. Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG entwickelt sich dadurch zu einem One-Stop-Shop im Konzern und garantiert eine effiziente Leistungserbringung. Neben den Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistungen werden auch alle operativen Kund:inneninformationsleistungen der ÖBB Infrastruktur AG an den Bahnhöfen von der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG abgewickelt. Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist mit seinen Produkten das Gesicht der ÖBB-Infrastruktur AG bei den Endkund:innen. Des Weiteren tritt die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG seit 01.09.2019 auch als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten Arbeitnehmer:innen ein.

Rail Equipment GmbH & Co KG

Die Beschaffung und konzernübergreifende Vermietung und Verwertung von schienengebundenen Spezialfahrzeugen und Geräten sowie Straßenfahrzeugen, deren Einkauf, Finanzierung sowie Instandhaltung und Wartung liegen im Aufgabenbereich der Rail Equipment GmbH & Co KG. Darüber hinaus unterstützt die Rail Equipment GmbH & Co KG mit dem Carsharing-Angebot „ÖBB Rail&Drive“ die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns zum Gesamtmobilitätsdienstleister.

WS Service GmbH

Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der WS Service GmbH beträgt 51%, zu 49% ist die voestalpine Turnout Technology Zeltweg GmbH beteiligt. Die WS Service GmbH erbringt Leistungen an Weichen und angrenzenden Gleisen, insbesondere im Bereich der Wartung, Inspektion und Instandsetzung.

Das für die Abwicklung des Leistungsspektrums der WS Service GmbH erforderliche Personal wurde bis 2021 von der ÖBB-Infrastruktur AG geleast. Seit Anfang 2022 werden die Mitarbeiter:innen über die ÖBB-Infrastruktur AG am externen Markt aufgenommen und an die WS Service GmbH verleast. Derzeit hat die WS Service GmbH rd. 110 von der ÖBB-Infrastruktur AG überlassene Mitarbeiter:innen.

Im Jahr 2019 schrieb die ÖBB-Infrastruktur AG die Leistungen über Weicheninstandhaltungen im gesamten Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aus. Im August 2019 erhielt die WS Service GmbH den Zuschlag für diese Ausschreibung. Es wurde ein Rahmenvertrag abgeschlossen, der von 01.09.2019 bis 31.12.2020 gültig war, inklusive Option zweimal für jeweils zwei Jahre zu verlängern. Im abgelaufenen Jahr wurde auch die zweite Option der Verlängerung von der ÖBB-Infrastruktur AG gezogen. Der Rahmenvertrag wurde um weitere zwei Jahre bis 31.12.2024 verlängert.

Die WS Service GmbH legt sehr großen Wert auf Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen. So betreibt sie am Standort des Firmensitzes in St. Georgen die WS Akademie, wo sowohl Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG als auch externer Firmen an Weichenobjekten im Zuge von Kursen trainieren können.

Weiters hat sich die WS Service GmbH auch im Bereich der Anschluss- und Privatbahnen als verlässlicher Partner etabliert. In Kooperation mit der Rail Cargo Austria AG werden Anschlussbahnen umfassend betreut, um den Anschlussbahnbetreibern einen rechtssicheren Zustand ihrer Anlagen zu gewährleisten.

Zusätzlich wurde 2022 mit dem Aufbau eines Montagetrupps im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik begonnen, um die ÖBB-Infrastruktur AG zukünftig bei Instandsetzung und Reinvestitionstätigkeit bundesweit zu unterstützen.

Weichenwerk Wörth GmbH

Die Weichenwerk Wörth GmbH ist Österreichs Marktführer bei der Produktion von Weichen, Isolierstößen sowie weichenbezogenen Logistikleistungen und konnte sich vor allem im Oberbauhandel sowie im Geschäftszweig Industrieweichen auch als Exporteur nach Südost- und Westeuropa positionieren. Die Beteiligung an der Weichenwerk Wörth GmbH beträgt 43,05%.

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wurde auf Grundlage des Staatsvertrages zwischen der Republik Österreich und der italienischen Republik als Projektgesellschaft gegründet, welche als Ziel die Verwirklichung von Eisenbahninfrastrukturanlagen auf der Brennerachse zwischen Innsbruck und Franzensfeste hat. Entsprechend dem Staatsvertrag werden die Projektkosten zu gleichen Teilen durch beide Vertragsparteien getragen. Für die Republik Österreich wurde deshalb die ÖBB-Infrastruktur AG als Eigentümer an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE zu einem Anteil von 50% eingesetzt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG im jeweils geltenden Rahmenplan von der Republik Österreich zur Verfügung gestellt.

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

Immobilienprojekte werden zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften abgewickelt. Hier sind insbesondere die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauer mann gasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.374 Mitarbeiter:innen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

- Bau
- Transport
- Technische Betriebsmittel
- Informationstechnologie und Telekommunikation
- Facility-Management
- Büromaterial
- Entsorgung etc.

Zweigniederlassungen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt über keine Betriebsstätten bzw. Zweigniederlassungen.

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 stand ganz im Zeichen der Auswirkungen des Ukrainekrieges und der Energiekrise mit dramatischen Folgen für Einkommens- und Lebensbedingungen in vielen Staaten.

So wird für die Weltwirtschaft insgesamt mit einem stabilen BIP-Wachstum im Jahr 2022 von 3,4% gerechnet. Für 2023 wird aktuell ein Zuwachs um 2,9% prognostiziert. Damit liegen die Wachstumsraten deutlich unter dem Durchschnitt des letzten Jahrzehnts vor Ausbruch der Coronapandemie.¹

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage		2020	2021	2022	2023
Bruttoinlandsprodukt, real	Eurozone	-6,1	5,3	3,2	0,3
	USA	-3,4	5,9	2,0	1,4
	China	2,2	8,4	3,0	5,2
	Welt	-3,0	6,2	3,4	2,9
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real		-7,8	10,4	5,4	2,4
Wertschöpfung Industrieproduktion, real		-4,7	6,6	2,3	1,0
Verbraucherpreise	Industrielländer	0,7	3,1	7,3	4,6
	Entwicklungs- / Schwellenländer	5,1	5,9	9,9	8,1
Rohölpreis (in USD)		-31,7	65,8	39,8	-16,2
Rohstoffpreis (in USD)		6,5	26,4	7,0	-6,3

Quelle: IWF, Europäische Kommission, Oxford Economics.

Bereits vor Ausbruch des Krieges hatte die globale Konjunktorentwicklung nach dem rasanten Aufschwung im Jahr 2021 an Fahrt verloren. Verantwortlich dafür war zum einen das schwache Wachstum Chinas, verursacht durch die weiterhin äußerst rigide Null-COVID-19-Politik. Sie führte zu negativen Folgen für die chinesische Binnennachfrage, die sich auch in einem deutlichen Rückgang des Importwachstums bemerkbar machten. Des Weiteren kam es aufgrund der zeitweiligen COVID-19-bedingten Hafenschließungen und dem Ausfall von Produktionsanlagen weiterhin zu Störungen der globalen Lieferketten.²

¹ IWF.

² Trading Economics, DVZ.

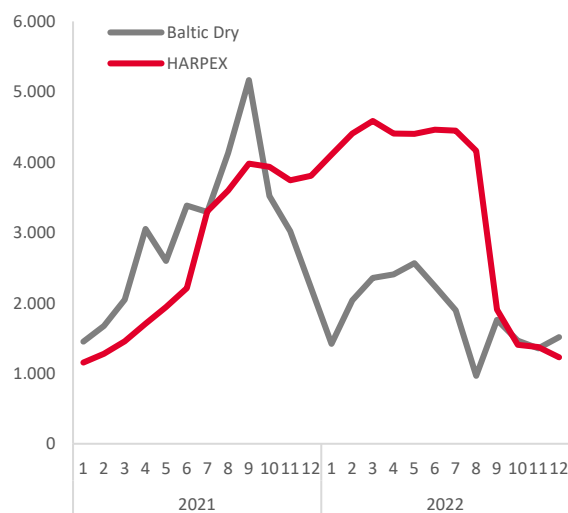
Zum anderen rutschte die US-Wirtschaft zu Jahresbeginn in eine technische Rezession, mit negativen Wachstumsraten in zwei aufeinanderfolgenden Quartalen.³ Diese Entwicklung war die Folge des lieferkettenbedingten Angebotsschocks, eines akuten Arbeitskräftemangels und hoher Inflationsraten auf der einen Seite sowie der entsprechend drastischen Zinswende der US-Notenbank Fed auf der anderen Seite. So wurden als Reaktion auf die galoppierende Kerninflation die Leitzinsen im Jahresverlauf schrittweise von 0,25% im Jänner 2022 auf 4,5% bis Dezember 2022 angehoben.⁴

Auch die Energie- und Rohstoffpreise hatten bereits zu Beginn des Jahres 2022 neue Höchststände erreicht. Diese Preisentwicklung wurde durch die unerwartet starke Nachfragerholung nach den COVID-19-bedingten Einschränkungen in vielen Staaten verursacht. Mit Kriegsbeginn Ende Februar 2022 hat sich diese Situation weiter verschärft. So lag der Ölpreis (Brent) im Jahresmittel um 42% über dem Wert des Vorjahres. Im Juni wurde sogar ein 10-Jahres-Höchststand von knapp 120 USD je Barrel erreicht. Auch Kupfer und andere Rohstoffpreise erreichten neue Allzeithöchststände. Besonders dramatisch war der Anstieg des Gaspreises. Im Schnitt lag der weltweite Gaspreis-Index im Gesamtjahr 2022 trotz deutlicher Entspannung zu Jahresende um 115% über dem Niveau des Vorjahres.⁵

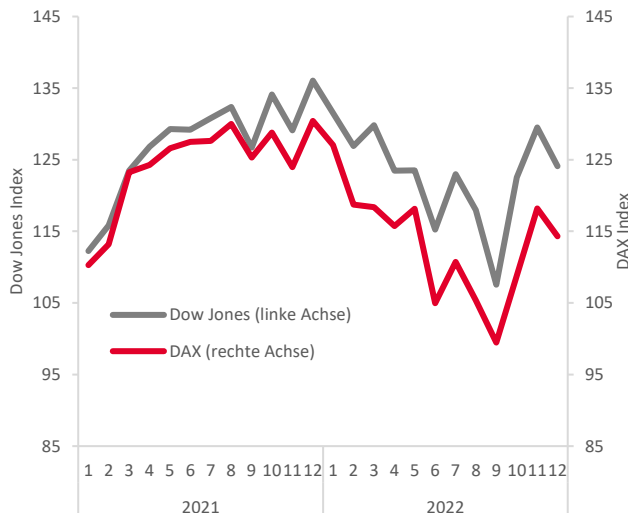
Diese Entwicklung schlägt sich auch in den Inflationsraten nieder. Dramatisch ist insbesondere die Entwicklung der sogenannten Kerninflation, ohne Lebensmittel- und Energiepreise, die im globalen Jahresschnitt 6,6% erreichte. Vor allem Entwicklungs- und Schwellenländer sind von dieser Entwicklung getroffen, wodurch globale Ungleichgewichte weiter verschärft wurden.⁶ Zwar ließ sich ab der zweiten Jahreshälfte im Bereich der globalen Lieferketten eine deutliche Entspannung beobachten, was sich in niedrigeren Frachtraten für Rohstoffe und Container niederschlug. Dies war jedoch in erster Linie der sich bereits abzeichnenden Konjunkturabkühlung geschuldet.⁷

Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Preisentwicklung für Rohstoff- und Containertransporte
Baltic Dry und HARPEX Index



DAX und Dow Jones (Index 2010=100)
(Indexpunkte)



Quelle: Refinitiv.

Die Finanzmärkte zeigten sich von diesen Entwicklungen weitgehend unberührt. So blieben trotz der zum Teil deutlichen Zinsschritte der Notenbanken die Realzinsen angesichts der hohen Inflationsraten weiterhin negativ. Zwar war die Entwicklung des Dax- wie auch des Dow-Jones-Index seit Ausbruch des Ukrainekrieges leicht rückläufig, ein Einbruch wie zu Beginn der COVID-19-Pandemie erfolgte jedoch nicht. Im 4. Quartal 2022 war sogar bereits wieder eine deutliche Erholung zu verzeichnen.

³ BEA, IWF.
⁴ OeNB, Orf.at.
⁵ Weltbank.
⁶ IWF.
⁷ Fed.

Gleichzeitig führen die expansiven fiskalischen Maßnahmen rund um die COVID-19-Hilfsprogramme und die Maßnahmen zur Abfederung der Energiepreissteigerungen in vielen Staaten zu erhöhter Unsicherheit in Bezug auf die Stabilität der öffentlichen Haushalte. Diese schlagen sich entsprechend in den Renditen von Staatsanleihen insbesondere Südamerika sowie Süd- und Osteuropa nieder.⁸

Angesichts der multiplen Krisen sind die Unsicherheiten über die weitere Entwicklung enorm. Die angespannte Situation bei Energiepreisen und Inflation dürfte jedenfalls bis ins Jahr 2023 aufrechtbleiben, wengleich zum Zeitpunkt der Berichtslegung davon ausgegangen wird, dass der Peak der Preissteigerungen überschritten ist. Die Periode moderaten Wirtschaftswachstums des vergangenen Jahrzehnts mit Niedrigzinsen und -inflationen gemeinsam mit einer relativ hohen wirtschaftlichen und geopolitischen Sicherheit scheint jedenfalls vorbei zu sein. Beunruhigend ist vor allem die steigende Ungleichheit sowohl innerhalb von Volkswirtschaften wie auch zwischen den Staaten. Einmal mehr ist die Rolle Chinas als globaler Unsicherheitsfaktor hervorzuheben. Das Land strebt zwar nach außen hin zunehmend eine hegemoniale Rolle an, ist aber zugleich wirtschaftlich wie gesellschaftlich mit einer Reihe von Herausforderungen konfrontiert, die es zu lösen gilt – von der Überalterung der Gesellschaft bis hin zu einer drohenden Immobilien- und Wohlstandskrise.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Europas Wirtschaft ist im Jahr 2022 noch vergleichsweise stark gewachsen. EU-weit lag das BIP um 3,3% über dem Vorjahreswert, in der Eurozone wurde ein Plus von 3,2% verzeichnet. Verantwortlich dafür war der anhaltend starke Aufschwung im ersten Halbjahr. So betrug das BIP-Wachstum in der EU in den ersten beiden Quartalen 2022 5,6% bzw. 4,3% im Vorjahresvergleich, in der Eurozone waren es 5,5% bzw. 4,2%.⁹

Einmal mehr gingen die entscheidenden Wachstumsimpulse vom Privatkonsum und dem Dienstleistungssektor aus. Das Wachstum steht immer noch in Zusammenhang mit den Aufholeffekten infolge der coronabedingten Einschränkungen des Wirtschaftslebens, die in vielen Staaten bis ins Jahr 2022 hineinwirkten. Auch die Industrientwicklung konnte in der ersten Jahreshälfte noch vom allgemeinen Aufschwung profitieren – trotz Ausbruch des Ukrainekrieges am 24.02.2022. Zur Jahresmitte hin begannen sich die Vorzeichen unter dem Eindruck der Kriegsfolgen und der schwächelnden US-Konjunktur jedoch auch hier einzutrüben. Im August sank der Einkaufsmanagerindex für die Eurozone erstmals seit Pandemieausbruch unter die 50-Punkte-Marke.¹⁰

Zudem war und ist die europäische Wirtschaft von den Verwerfungen auf den Energiemärkten aufgrund der großen Abhängigkeit von russischem Erdgas besonders betroffen. Die Verknappung des Gasangebotes durch Russland in Verbindung mit dem Bestreben europäischer Staaten ihre Speicher zu füllen, entwickelte eine spezielle Dynamik. Sie hat dazu geführt, dass der Preis für Erdgas in Europa im Vergleich zum Vorjahresschnitt im Jahresmittel 2022 um knapp 150% gestiegen ist. Im Vergleich zum Jahr 2020 hat er sich sogar fast verzehnfacht. Verschärft wurde die Situation noch durch eine anhaltende Hitzewelle und Dürre während des Sommers, die insbesondere die Stromversorgung, aber auch die Landwirtschaft in Zentral- und Südeuropa stark in Mitleidenschaft gezogen hat.¹¹

Die hohen Energiekosten führten sowohl direkt als auch indirekt über die Weitergabe im Wege der Erzeugerpreise zu einem massiven Anstieg der Verbraucherpreise. EU-weit lag die Jahresinflationsrate bei 9,3%, in der Eurozone nur knapp darunter bei 8,5%.¹²

Insbesondere in energieintensiven Industriebereichen wie der Stahl-, Papier- oder Düngemittelerzeugung führten die hohen Energiekosten in ganz Europa bereits vereinzelt zu Produktionskürzungen bzw. Werkschließungen.¹³ In anderen Bereichen wie der Automobil- und Maschinenbauindustrie hingegen sorgten die vollen Auftragsbücher noch für längere Zeit für positive Entwicklungen. Im 4. Quartal 2022 drehte aber auch die gesamteuropäische Industriekonjunktur endgültig ins Minus.¹⁴

⁸ IWF.

⁹ Eurostat.

¹⁰ Trading Economics.

¹¹ Weltbank.

¹² Europäische Kommission.

¹³ Handelsblatt, Kleine Zeitung, Kurier.

¹⁴ Oxford Economics.

Äußerst heterogen verläuft auch die Konjunktorentwicklung im Vergleich der europäischen Staaten des RCG-Raumes. Während in Österreich und den meisten Staaten Osteuropas 2022 noch deutlich überdurchschnittliche Wachstumsraten verzeichnet werden konnten, blieb die Konjunktur in Deutschland ein weiteres Jahr in Folge deutlich unter dem europäischen Durchschnitt. Für das Jahr 2023 wird hier mit einer Stagnation gerechnet.¹⁵ Damit schließt Deutschland an die schwächelnde Vorkrisenentwicklung an – die Industrie befand sich 2019 sogar in einer Rezession, die nur durch den Aufholprozess der Post-COVID-19-Phase überlagert wurde. Der Industrieanteil an der Wertschöpfung sinkt seit Jahren kontinuierlich.¹⁶

Für 2023 stehen die Zeichen für die gesamteuropäische Wirtschaftsentwicklung auf Stagnation, wobei hier vor allem die wirtschaftliche Entwicklung in Staaten mit höherem Industrieanteil dämpfend wirkt.

Trotz des Auslaufens von COVID-19-Hilfsprogrammen auf nationaler Ebene bleibt die finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte in Europa angespannt. Zahlreiche Staaten setzen umfangreiche Maßnahmen zum Ausgleich der Teuerung, allen voran der hohen Energiekosten. Entsprechend dürften die Budgetdefizite in den meisten Staaten der Eurozone sowohl 2022 als auch 2023 deutlich über dem Maastricht-Ziel liegen. Die Schuldenlast der Eurostaaten im Verhältnis zum BIP liegt 2022 im Schnitt bei 93%, für 2023 wird ein ähnlich hoher Wert erwartet.¹⁷

Gleichzeitig hat sich mit der stufenweisen Erhöhung des Leitzinses auf 2,5% bis Jahresende nach der langen Nullzinsperiode nun auch das Finanzierungsumfeld für die Staaten verändert. Zwar sind die Realzinsen weiterhin negativ. Angesichts der deutlich über dem 2%-Ziel liegenden Inflationserwartungen in der mittleren Zukunft sind weitere Zinsschritte der EZB wahrscheinlich. Zudem hat die EZB mit dem Ausstieg aus dem sogenannten Quantitative Easing, d. h. dem Ankauf von Staatsanleihen zur Ausweitung der Geldmenge, begonnen.¹⁸

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Österreichs Wirtschaft hat sich im Jahr 2022 angesichts des schwierigen Umfeldes überraschend gut entwickelt. Der Ausbruch des Ukrainekrieges traf die österreichische Konjunktur in einer Phase des Aufschwungs. So konnten im ersten und im zweiten Quartal 2022 noch deutlich überdurchschnittliche BIP-Wachstumsraten von rd. 10% bzw. 6% im Vergleich zum Vorjahresquartal erzielt werden. Getragen wurde diese Entwicklung einmal mehr durch den aufholenden Privatkonsum im Nachgang der Lockdowns sowie durch Nettoexporte. Hingegen schrumpfte die Entwicklung der Bruttoanlageinvestitionen bereits.¹⁹

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2020	2021	2022	2023
Bruttoinlandsprodukt, real		-6,5	4,6	4,7	0,3
Industrieproduktion		-5,5	9,9	7,0	-2,1
Warenexporte		-7,3	12,9	6,0	-0,1
Warenimporte	Veränderung in %	-6,2	14,2	3,1	0,1
Bruttoanlageinvestitionen, real		-5,3	8,7	-1,0	0,2
Private Konsumausgaben, real		-8,0	3,6	3,8	1,3
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		1,4	2,8	8,6	6,5
Maastricht-Defizit	in % des BIP	-8,0	-5,9	-3,3	-2,0
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	9,9	8,0	6,3	6,5

Quelle: Statistik Austria, WIFO, Oxford Economics.

Zwar erwies sich die österreichische Industrie insbesondere im Vergleich zu Deutschland und Italien noch vergleichsweise resilient, wenngleich es auch in Österreich zu einzelnen Produktionsstilllegungen im Bereich der Papierindustrie aufgrund der drastischen Energiekostensteigerungen kam.²⁰ Die Wachstumsraten der Industrieproduktion in den ersten drei Quartalen 2022, insbesondere im ersten und zweiten Quartal, waren nach einem bereits starken Jahr 2021 erneut überdurchschnittlich. Gleichzeitig war die verhaltene Investitionslaune bereits ein Vorbote der sich bereits abkühlenden Konjunkturerwartungen. Über den Sommer drehten die Erwartungsindizes in der heimischen Sachgütererzeugung dann endgültig ins Negative.²¹ Mit der prognostizierten Stagnation der Gesamtwirtschaft beim wichtigsten Handelspartner Deutschland wird für Jahr 2023 mit einer Abschwächung der österreichischen Industriekonjunktur gerechnet.

¹⁵ IWF.

¹⁶ Handelsblatt.

¹⁷ IHS.

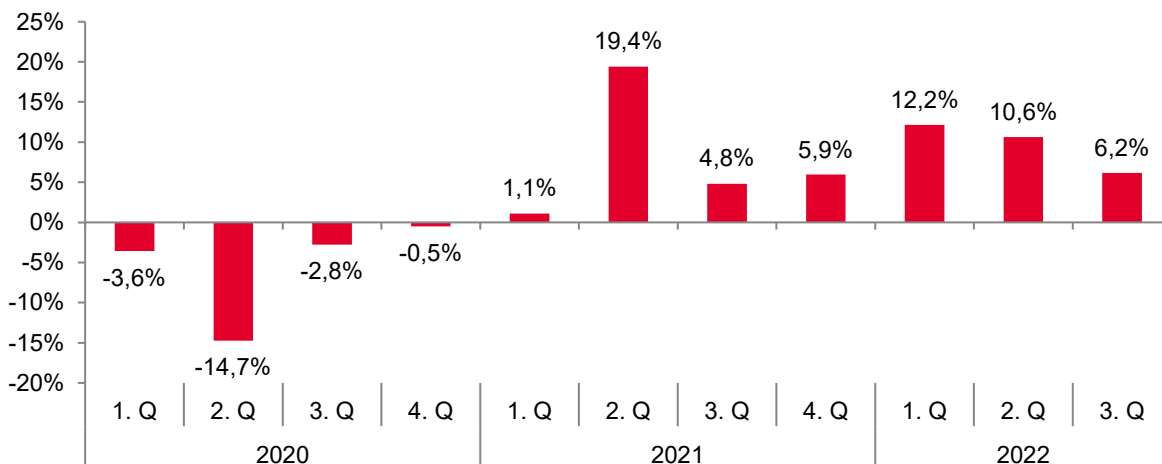
¹⁸ Handelsblatt.

¹⁹ OeNB.

²⁰ Industriemagazin, Orf.at.

²¹ WIFO.

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



Quelle: Statistik Austria.

Der massive Anstieg der Energiekosten sorgte im Jahr 2022 auch für neue Rekorde bei den Inflationsraten. Dieser war vor allem durch die hohe Abhängigkeit von russischem Erdgas sowohl in der Stromerzeugung wie auch beim Heizen bedingt. Die zur Jahresmitte 2022 einsetzende Abschwächung des EUR-Wechselkurses gegenüber dem USD wirkte zusätzlich preistreibend auf die Importe, da vor allem Energieprodukte und Rohstoffe vornehmlich in USD notieren. So wurde im September 2022 ein Preisanstieg von über 10% im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnet – erstmals wieder seit der Ölkrise in den 1970er-Jahren.²² Die Jahresinflationsrate 2022 lag bei 8,6%. Zwar wird für das Jahr 2023 mit einem Rückgang der Preissteigerungen gerechnet. Die verzögerte Weitergabe der Kostensteigerungen in vielen Bereichen wird aber auch 2023 für deutlich überdurchschnittliche Steigerungen der Verbraucherpreise sorgen.²³

Gesamtwirtschaftlich stehen die Zeichen daher im Jahr 2023 mit einem Wirtschaftswachstum nahe 0% und weiterhin hoher Inflation auf Stagflation. Positive Wachstumsbeiträge werden erneut vor allem vom Privatkonsum erwartet. Begünstigt wird diese Entwicklung vor allem von den überdurchschnittlichen Lohnabschlüssen in vielen Branchen im Herbst 2022. Sie dürften trotz weiterhin hoher Inflation im Schnitt einen Reallohnzuwachs für 2023 erlauben. Überraschend positiv bleibt auch die Entwicklung auf dem heimischen Arbeitsmarkt. So lag die Arbeitslosenquote 2022 mit 6,3% unter dem Niveau der Jahre 2018 und 2019. Für 2023 wird nur ein leichter Anstieg auf 6,5% erwartet. Angesichts des akuten Fachkräftemangels neigen viele Unternehmen dazu, Beschäftigte trotz des aktuell schwierigen Umfeldes vorerst einmal zu halten. Hingegen ist der leichte Anstieg der Arbeitslosigkeit im Vergleich zu 2022 vor allem dem erwarteten Zuzug ausländischer Arbeitskräfte geschuldet.²⁴

Fiskalisch bedeutet das Auslaufen der Coronahilfen eine Entlastung des öffentlichen Haushalts. Expansive fiskalpolitische Maßnahmen zum Teuerungsausgleich wie Einmalzahlungen sowie die Abschaffung der kalten Progression schlugen im Jahr 2022 mit rd. 5,2 Mrd. EUR an Sonderaufwänden zu Buche. Diese führten somit zu einer leichten Verzögerung in der Rückführung des Budgetdefizits.²⁵ 2022 lag dieses bei -3,3% im Vergleich zu -5,9% im Jahr davor. Gleichzeitig wirken die hohe Inflation und das Niedrigzinsumfeld weiterhin dämpfend auf die Staatschuldenquote und das Budgetdefizit. Letzteres dürfte jedenfalls bereits im Jahr 2023 wieder unter die Maastricht-Obergrenze von 3% des BIP fallen.

²² Statistik Austria.
²³ WIFO.
²⁴ WIFO.
²⁵ BMF.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit 2016 werden die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) am Kapitalmarkt aufgenommen. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Nach zweijähriger Negativperiode drehten die Emissionsrenditen für Bundesanleihen im Periodendurchschnitt 2022 bei einer durchschnittlichen Laufzeit von rd. 14 Jahren wieder ins Plus. Damit erreichten sie einen auch im Vergleich zum Vorkrisenniveau beachtlichen Wert von 1,29%. Ebenso in der monatlichen Betrachtung wiesen die Emissionsrenditen unabhängig von der Laufzeit im gesamten Jahr 2022 positive Werte auf. Auch der Durchschnitt der Renditen aller aktuell im Umlauf befindlichen österreichischen Bundesanleihen liegt nach drei Jahren negativer Entwicklungen nun mit einem Wert 1,279% im Jahr 2022 erstmals wieder deutlich im positiven Bereich.²⁶ Das bedeutet, dass Anleger:innen angesichts massiver öffentlicher Ausgaben und dem Anstieg der Verschuldung mittlerweile wieder einen Risikoaufschlag verlangen. Auch die abrupte Abkehr der EZB von ihrer Nullzinspolitik geht angesichts der dramatischen Inflationsentwicklung nicht spurlos am europäischen Anleihenmarkt vorüber. Im Verlauf des Jahres 2023 ist mit einem Aufwärtstrend bei den Emissionsrenditen zu rechnen.²⁷ Die Bonität Österreichs bleibt weiterhin hoch, der Ausblick aller maßgeblichen Ratingagenturen steht auf stabil.²⁸

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die gesellschaftlichen sowie politischen Rahmenbedingungen wurden laufend analysiert. Auf Basis dieser Analysen formulieren sie Positionspapiere, Stellungnahmen und Änderungsanträge für relevante Gesetzgebungsinitiativen in Österreich sowie in Brüssel und bereiten Informationen für Entscheidungsträger:innen auf. Um die Qualität und Relevanz dieser Informationen zu gewährleisten, arbeiten die Mitarbeiter:innen dabei eng mit ÖBB Expert:innen und externen Stakeholder:innen zusammen.

Im abgelaufenen Jahr waren sowohl die politische als auch die mediale Debatte in Österreich und in Europa von Krisen geprägt – von COVID-19 über den Krieg in der Ukraine und die damit verbundene Energiepreiskrise und hohe Inflation bis zur Klimakrise. Die wirtschaftliche Abfederung der Krisenfolgen sowie die Mitgestaltung der Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Verkehrswende standen allgemein im politischen Fokus wie auch im Zentrum der Arbeit der damit betrauten ÖBB Mitarbeiter:innen.

Die Folgen der Pandemie für den ÖBB-Konzern waren 2022 noch deutlich spürbar – trotz des Anstiegs der Fahrgäst:innenzahlen, insbesondere im Fernverkehr ab Mai 2022 sowie dem Anstieg der Gütermengen vor allem im ersten Halbjahr 2022. Dementsprechend engagierte sich der ÖBB-Konzern – in erster Linie im Dialog mit der österreichischen und europäischen Politik – für die Abfederung der Systemkosten. Gelungen ist dies u. a. durch die bis Jahresende 2022 verlängerte, befristete Aussetzung des Wegegelttes. Die Grundlage dafür bildete die EU-Verordnung 2020 / 1429 auf Basis des EU-COVID Krisenrahmens.

Österreichisches Beihilfemodell für den Schienengüterverkehr erneuert und notifiziert

Mit der Stabilisierung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr per Lkw wurde ein wichtiger Meilenstein gesetzt. Diese wurde durch die Überarbeitung und neuerliche Notifizierung des bestehenden österreichischen Beihilfemodells erreicht. Das heimische Fördermodell trägt bereits seit Jahren wesentlich dazu bei, dass die steuerlichen und verkehrspolitischen Nachteile der Schiene gegenüber der Straße zumindest teilweise ausgeglichen werden. Dadurch liegt der Modal-Split-Anteil des Schienengüterverkehrs in Österreich mit rd. 29% am Gesamtgüterverkehrsaufkommen deutlich über den durchschnittlich 18% im EU-Raum.

Da der bisherige, EU-notifizierte Beihilferahmen Ende 2022 ausgelaufen ist, wurde seitens des ÖBB-Konzerns ein Schwerpunkt auf die Mitarbeit an der Verlängerung und Überarbeitung des Beihilfemodells für die nächste Periode gelegt, die von 2023 bis 2027 laufen wird. Im Zuge der Anpassung wurde auch der maximale Förderrahmen für Schienengüterverkehr – speziell im sensiblen Alpenbereich – erhöht. Gleichzeitig wurde das bisherige Modell um ein Trassenpreisförderungsmodell ergänzt, das für den „Einzelwagenverkehr“ (EWW), den „Unbegleiteten Kombinierten Verkehr“ (UKV) und die „Rollende Landstraße“ (RoLa) zum Tragen kommt. Für die Beihilfe sind im Bundeshaushalt 2023 Mittel in der Höhe von rd. 173,0 Mio. EUR vorgesehen. Sie steht allen in Österreich agierenden Schienengüterverkehrsunternehmen zur Verfügung. 2021 wurden damit knapp 60% der gesamten heimischen Schienengüterverkehrsleistungen unterstützt.

Dieses erfolgreiche österreichische Beihilfemodell gilt international als Benchmark. Der ÖBB-Konzern hat sich die Weiterverbreitung dieses Fördermodells zum Ziel gesetzt, um die Rahmenbedingungen für den stark international ausgerichteten Schienengüterverkehr europaweit zu verbessern. Mittlerweile wird dieses Modell in zahlreichen europäischen Staaten in gleicher oder ähnlicher Weise implementiert, darunter Deutschland, Frankreich, Ungarn, Kroatien, Slowenien und die Slowakei.

²⁶ OeNB.

²⁷ Kurier, Tagesspiegel.

²⁸ OeBFA.

Ukrainekrieg: Hilfe für Vertriebene und Stabilisierung der Warenströme

Das Jahr 2022 hat eine Aussage in trauriger Weise bestätigt: Nach der Krise ist vor der Krise. Auf das vehemente Gegensteuern gegen die wirtschaftlichen Folgewirkungen der Pandemie für den ÖBB-Konzern folgte mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine am 24.02.2022 die größte Herausforderung seit dem Zweiten Weltkrieg, sowohl für die europäische Wirtschaft als auch für das gesamte europäische Bahnsystem.

Der ÖBB-Konzern war als Teil des Krisenmanagements stark engagiert. Das betrifft die Bewältigung des Zustroms an Vertriebenen aus der Ukraine sowie die Stabilisierung der Internationalen Transportketten. Das Engagement erfolgte insbesondere auf internationaler Ebene im Rahmen der Vorsitzführung bei der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER).

Im Bereich des Personenverkehrs ging es dabei ab dem ersten Tag des Krieges vor allem darum, flüchtende Frauen und Kinder in Sicherheit zu bringen. Im Laufe des Jahres 2022 wurden insgesamt knapp 500.000 sogenannte „Not-Tickets“ ausgestellt, die es Vertriebenen aus der Ukraine ermöglichten, mit ÖBB Zügen an ein sicheres Ziel zu gelangen. Tausende Vertriebene wurden in ÖBB Bahnhöfen, allen voran am Hauptbahnhof Wien, vorübergehend betreut und mit Essen und Schlafgelegenheit versorgt. Dank der guten Zusammenarbeit mit den betroffenen Behörden und zahlreichen Hilfsorganisationen – genannt seien hier vor allem die Caritas und die Volkshilfe – konnte rasche und effiziente Hilfe für Tausende Vertriebene reibungslos organisiert werden. Eine exemplarische Einzelmaßnahme soll hier noch genannt sein. Dem ÖBB-Konzern ist es auf Ersuchen des österreichischen Sportministeriums gemeinsam mit der polnischen Bahn PKP gelungen, alle 82 Schüler:innen der Sportschule Saporischnya nach Wien zur evakuieren und sicher in Salzburg unterzubringen.

Im Bereich des Güterverkehrs ging es seit Kriegsbeginn vor allem darum, die notwendigen Rohstofflieferungen für die heimische Wirtschaft, in erster Linie Erz und Öl, ebenso wie internationale Getreidetransporte sicherzustellen. Diese Rohstofftransporte erfolgten über Ungarn nach Österreich. Sie konnten im Rahmen der EU Initiative „Solidarity Lanes“ und durch umfassendes Engagement der ÖBB Tochtergesellschaft Rail Cargo Hungaria abgesichert werden. Im Fokus standen auch die in Afrika dringend benötigten Getreidetransporte aus der Ukraine. Um diese erfolgreich abwickeln zu können, hat die Rail Cargo Group – im Zusammenspiel mit anderen Unternehmen – die sogenannte „Grain-Lane“ geschaffen. Dabei handelt es sich um einen Online-Marktplatz für ukrainische Landwirt:innen, Händler:innen, Logistikanbieter und Verbraucher:innen. Dank dieser Maßnahmen sowie aufgrund der Priorisierung von Getreidetransporten seit Kriegsausbruch transportiert die RCG seit 01.03.2022 monatlich rd. 150.000 t Getreide aus der Ukraine an ihren jeweiligen Bestimmungsort – nach Italien, Deutschland, Österreich, der Slowakei und Slowenien wobei der Großteil davon zum Weitertransport nach Afrika bestimmt ist.

Seit Ausbruch des Krieges sorgte der ÖBB-Konzern aber natürlich auch für Transporte von Gütern des täglichen Bedarfs. Dabei handelte es sich um Lieferungen von Hilfsgütern ebenso wie von dringend benötigter Sicherheitsausrüstung für die Eisenbahner:innen der ukrainischen Bahn Ukrzaliznytsia (UZ).

Steigende Energiepreise als große Herausforderung für Bahnunternehmen

Zentrales Thema des Jahres 2022 waren die steigenden Energiepreise. Neben der gesellschaftspolitischen Relevanz haben sie auch massive wirtschaftliche Auswirkung auf den gesamten ÖBB-Konzern. Durch vorausschauendes Agieren konnten die Auswirkungen der enorm gestiegenen Energiepreise im abgelaufenen Jahr noch im Rahmen gehalten werden. Gleichzeitig galt – und gilt – es aber, die Voraussetzungen sowohl für eine Abfederung der dadurch entstehenden Zusatzkosten für die Folgejahre zu schaffen als auch die stabile Versorgung der Bahnunternehmen mit Strom sicherzustellen.

Auch in Österreich wurden mit dem Unternehmens-Energiekostenzuschussausgleichsgesetz 2022 sowie mit dem Strompreiskostenausgleichsgesetz auf Basis des EU-Krisenhilfenrahmens Unterstützungsmaßnahmen gesetzt. Diese sind jedoch für den Bahnsektor weitestgehend nicht nutzbar. Allerdings ist der Bahnsektor als besonders energieintensiver Bereich von der Explosion der Strompreise europaweit massiv betroffen. So wurde im 2. Halbjahr 2022 seitens der CER unter Vorsitz von ÖBB CEO Matthä eine umfassende Informations- und Lobbying-Initiative gestartet. Das Ziel war es, die europarechtlichen Grundlagen für Krisenhilfe an Bahnunternehmen zu erwirken.

Zugleich galt es, im Zuge der aktuellen Energiekrise möglicher Energieknappheit entgegenzuwirken und die Abhängigkeit des Bahnsystems vom öffentlichen Strommarkt zu reduzieren. Dafür beschleunigte und erweiterte der ÖBB-Konzern im abgelaufenen Jahr ihr Ausbauprogramm für die Produktion erneuerbarer Energie massiv. Bis 2030 sollen rd. 1,0 Mrd. EUR in den Ausbau der Strom-Eigenproduktion investiert werden. So soll der Anteil der Bahnstrom-Eigenversorgung für die Bahnunternehmen im ÖBB Netz auf bis zu 60% erhöht werden. Der ÖBB-Konzern arbeitet aktuell intensiv an der notwendigen Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen mit, um die Beschleunigung der Umsetzung von Energieprojekten voranzutreiben.

Klimaschutz, der Dauerbrenner unter den Krisen

Eines der Kernthemen des letzten Jahres war – wenngleich medial von den zahlreichen anderen aktuellen Krisen überdeckt – erneut der Klimawandel sowie seine Folgen für Gesellschaft und Wirtschaft. Eine entscheidende Bedeutung im Kampf gegen den Klimawandel kommt dabei dem Verkehrssektor zu, dessen CO₂-Ausstoß im Gegensatz zur Industrie 2022 weiter angestiegen ist. Als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen übernimmt der ÖBB-Konzern Verantwortung für die angestrebte Verkehrswende, u. a. mit einem klaren Dekarbonisierungspfad sowie einer öffentlichen Bewusstseinsbildung und durch Kooperationen mit Umweltorganisationen.

Um dieser zentralen Aufgabe auch gerecht werden zu können, wurde auch im abgelaufenen Jahr wieder ein Schwerpunkt für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße und Kostenwahrheit gesetzt (Stichwort: Einbeziehung von Umwelt-, Sozial und Sicherheitskosten). Es war und ist Aufgabe und erklärtes Ziel des ÖBB-Konzerns, die Positionen des ÖBB-Konzerns bei allen konkreten klimaschutzrelevanten Gesetzesvorhaben in Österreich und auf EU- Ebene einzubringen. Dies ist beispielsweise bei der Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) gelungen. Zwar wurde diese bereits Ende 2021 vom Parlament beschlossen. Für die erfolgreiche Umsetzung mit Jänner 2023 mussten aber im abgelaufenen Jahr die notwendigen unternehmerischen Vorbereitungsschritte gesetzt werden. Diese waren die Voraussetzung, dass dieses Gesetz auch tatsächlich seine Wirkung entfalten kann und zur gewünschten Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene führt.

Weiters wurde intensiv an der Erstellung des Mobilitätsmasterplans 2030 und dem darauf aufbauenden Masterplan Güterverkehr mitgearbeitet. Einige der wesentlichen Punkte dabei waren der Ausbau bzw. die Förderung von Anschlussbahnen und Ladegleisen sowie der Bau und Ausbau von Güterverkehrsterminals. Das soll die reibungslose Vernetzung von Schiene und Straße voranzutreiben.

Im Bereich des Busverkehrs sind ein harter Billigstpreiswettbewerb, der damit einhergehende Qualitätsverlust beim Verkehrsangebot sowie der Mangel an Lenker:innen eine enorme Herausforderung für den ÖBB Postbus. Um die dringend notwendige Verbesserung der Rahmenbedingungen und des Verkehrsangebots zu erreichen, wurde 2022 der Dialog mit Stakeholder:innen auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene massiv verstärkt. Damit soll vor allem in ländlichen Regionen mehr Menschen der Umstieg auf den öffentlichen (Bus-)Verkehr ermöglicht und erleichtert werden. Wesentliche Ziele sind dabei u. a. die Verankerung des Bestbieterprinzips bei Ausschreibungen ebenso wie vertragliche Spielräume, die eine Attraktivierung des Berufs Buslenker:in ermöglichen, aber auch eine Bewusstseinsbildung für die zentrale Rolle und das große Potenzial des Busverkehrs als Alternative zum Zweitauto in ländlichen Regionen.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

Seit Februar 2020 führt ÖBB CEO Andreas Matthä den Vorsitz des Europäischen Eisenbahnverbandes CER. Ein internationaler Arbeitsschwerpunkt lag demnach auch 2022 auf der Steuerung der inhaltlichen Arbeit des CER. Dazu zählt die Setzung von Lobbyingschwerpunkten bei EU-Institutionen sowie die Koordinierung von Positionen und Interessen unter den rd. 70 europäischen Bahnunternehmen im CER. Ähnlich wie im nationalen Bereich stand 2022 dabei auch auf internationaler Ebene Krisenhilfe ganz oben auf der Agenda. Die Initiative betraf zunächst COVID-19 und in weiterer Folge die Energiepreiskrise sowie die internationale Lieferkettenkrise infolge des Ukrainekrieges.

Hinzu kam die intensive Mitarbeit an der Neugestaltung der zentralen rechtlichen Rahmenbedingungen für den Bahnsektor, die seitens der EU-Kommission im Rahmen des European-Green-Deals laufend überarbeitet werden. Im Fokus standen 2022 dabei vor allem die Mitgestaltung der Überarbeitung der TEN-T-Richtlinie und der Richtlinie für die Europäischen Güterverkehrskorridore (RFC). Ebenso standen auf der Agenda der „Aktionsplan für den Grenzüberschreitenden Fernverkehr“ samt der damit verbundenen Richtlinie zum Ticketing und den Leitlinien für Public-Service-Obligations (öffentliche Verkehrsdiensteaufträge). Die PSO-Leitlinien regeln vorrangig die Möglichkeiten für Umfang und Vergabe öffentlicher Beauftragungen von Verkehrsdienstverträgen. Das abzuwendende Szenario sind eine drohende Einschränkung des Gestaltungsspielraums für nationale Verkehrspolitik und eine massive Beschränkung von öffentlichen Verkehrsaufträgen. Sie sind als Instrument der Verkehrswende ein wesentlicher Faktor. Um diese Einschränkungen zu verhindern, wurden von den ÖBB Positionspapiere verfasst, eine Allianz mit anderen Bahnunternehmen, Institutionen, Verbänden und NGOs in Österreich und Brüssel etabliert und rd. 100 Stakeholder:innengespräche auf verschiedensten Ebenen geführt. Übergeordnetes Ziel war und ist es dabei, die Wahlfreiheit für öffentliche Auftraggeber bei der Definition und Vergabe von Verkehrsdienstleistungen aufrechtzuerhalten. Denn nur dann können funktionierende Mobilitätsmodelle bestehen bleiben und ausgeweitet werden, um die EU-Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

Einen weiteren Schwerpunkt auf EU-Ebene bildete im Jahr 2022 die Mitgestaltung des „Fit for 55“-Pakets. Dieses umfasst Gesetzesinitiativen für ein Emissionshandelssystem für Gebäude und Verkehr (ETS) sowie einen Regelungsvorschlag für Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und auch mehrere Richtlinienvorschläge im Bereich der Energiebesteuerung und der Energieeffizienz von Gebäuden. Des Weiteren wurden Positionspapiere und Abänderungsanträge zur Nature-Restoration-Richtlinie verfasst. Diese sollen sicherstellen, dass „bis 2050 die Ökosysteme in der EU wiederhergestellt sind“. Anliegen des ÖBB-Konzerns war und ist hier ein vernünftiger Ausgleich zwischen widerstreitenden Anforderungen von Klimaschutz einerseits und Naturschutz andererseits. Damit sollen rechtliche Risiken für die Umsetzbarkeit von Bahninfrastrukturprojekten eingedämmt werden.

Veranstaltungshöhepunkt des abgelaufenen Jahres war der im Juli von den ÖBB in Wien gehostete CEO-Summit 2022. 30 europäische Bahn-CEOs sind dafür nach Wien angereist. Im Zuge der Veranstaltung wurden zwei wichtige Deklarationen als Bekenntnis und Selbstverpflichtung des europäischen Bahnsektors unterzeichnet. Mit der „Verpflichtung des europäischen Eisenbahnsektors zur Unterstützung der Ukrainischen Eisenbahn (UZ)“, wurde durch die Unterzeichner u. a. die Lieferung von technischen Geräten und Ersatzteilen für die Eisenbahn und die Unterstützung des Wiederaufbaus der ukrainischen Eisenbahn durch Know-how-Transfer zugesagt. Die zweite Deklaration ist ein „Erklärung zur weiteren Digitalisierung des Eisenbahnsektors“.

B.3. Marktumfeld

Die Entwicklung der Betriebsleistung im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG spiegelt den allgemeinen Aufschwung im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wider. So legten die zurückgelegten Zugkilometer im Vergleich zum Vorjahr um 4,8% zu. In Bezug zum Jahr 2019 waren es 4,5%. Zuwächse gab es dabei sowohl beim Personen- wie beim Güterverkehr. Die Betriebsleistung im Bahnpersonenverkehr erreichte mit einem Plus von 5,8% im Vergleich zu 2021 sogar einen neuen Höchststand. Verantwortlich dafür war die massiv gestiegene Nachfrage im Fernverkehr. Diese steht wohl im Zusammenhang mit dem Klimaticket und den damit verbundenen Angebotsausweitungen sowohl bei den ÖBB wie bei den Mitbewerbern. Auch im Güterverkehr konnte bei den Zugkilometern ein Zuwachs von 2,0% zum Vorjahr verzeichnet werden. Das bedeutet eine Stabilisierung in etwa auf Vorkrisenniveau.²⁹

Auf europäischer Ebene wird aktuell die sogenannte TEN-T-Verordnung überarbeitet. Mit der EU-Verordnung 1315 / 2013 wurden im Jahr 2013 die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) geschaffen. Diese Verordnung umfasst mehrere Verkehrsmodi und teilt das europäische Transportnetz nach Priorität in unterschiedliche Netzebenen ein. Der ambitionierte Gesetzesvorschlag der EU-Kommission für den revidierten Gesetzestext wurde im Dezember 2021 veröffentlicht. Aus ÖBB Sicht sind positiv hervorzuheben: die vorgesehene Einführung sogenannter europäischer Transportkorridore, die Einführung einer neuen Netzategorie, genannt „erweitertes Kernnetz“. Dafür wurde ein Umsetzungshorizont bis 2040 definiert, und die Pyhrn- und Tauernstrecken sollen in diese Kategorie aufgenommen werden. Der zuständige federführende Ausschuss im EU-Parlament ist der Ausschuss für Verkehr und Tourismus. Abhängig von den Verhandlungen zwischen EU-Kommission, EU-Parlament und -Rat wird der finale Gesetzestext für das zweite Halbjahr 2023 erwartet.

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bildet einen zentralen Baustein der europäischen Infrastrukturpolitik. So hat Tschechien im Rahmen seiner Ratspräsidentschaft entsprechende Pläne konkretisiert. Innerhalb des staatlichen Infrastrukturbetreibers Správa Železnic wurde eine eigene Organisationseinheit geschaffen, die für die Planung, Vergabe und Abwicklung der entsprechenden Baulose zuständig ist. Der erste Abschnitt entlang der Achse Prag – Brno – Ostrava soll 2030 in Betrieb genommen werden und Geschwindigkeiten bis 320 km/h ermöglichen.³⁰

Auch in Italien schreitet der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes voran. Im Jänner 2022 erfolgte die Vergabe des Bauloses für den Abschnitt Verona – Padua an die italienische Salcef-Gruppe. Dieser Abschnitt ist Teil der geplanten Achse zwischen Turin, Mailand und Venedig und somit auch Teil des sogenannten mediterranen Korridors im Rahmen des TEN-T-Netzes. Die Arbeiten sollen 2026 abgeschlossen sein.³¹ Eine wichtige Ergänzung im Hochgeschwindigkeitsnetz auf der Nord-Süd-Achse bildet auch die Verbindung von Neapel nach Bari, die Ende 2023 fertiggestellt werden soll.³²

²⁹ ÖBB Infrastruktur.

³⁰ Railtech.com.

³¹ Salcef.

³² Orf.at.

Entlang des baltisch-adriatischen Korridors erfolgt mit der Errichtung des slowenischen Pikel-Tunnels nördlich von Maribor ein wichtiger Lückenschluss für Güterverkehrsverbindungen – insbesondere zwischen Österreich und Slowenien. Der Tunnelbau ist für Geschwindigkeiten bis 120 km / h und bis zu 90 Zügen pro Tag ausgelegt. Geplanter Eröffnungstermin ist Ende 2023.³³

Stark betroffen ist der österreichische internationale Bahnverkehr von der aktuellen Situation in Europa. Ein wesentlicher Faktor sind die mittlerweile zahlreichen Baustellen als Folge der kontinuierlichen Maßnahmen in der Schieneninfrastruktur, die den Bahnbetrieb zusätzlich erschweren. Insbesondere die Industrie beklagt gravierende Probleme im Schienengüterverkehr.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Die beiden Berichtsjahre waren geprägt durch den Einfluss der weltweiten COVID-19-Krise. Konkrete Auskunft über die Bilanz- und GuV-Effekte werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss in Abschnitt 3 gegeben. Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukraine Krise wird auf die ergänzenden Erläuterungen im Lagebericht verwiesen.

C.1. Umsatzentwicklung und Leistungsindikatoren

Überblick	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	163,8	156,6	7,2	5%
Bruttotonnenkilometer in Mio.	82.233,3	78.681,6	3.551,7	5%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	520	749	-229	-31%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.800	1.763	37	2%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.599	2.597	2	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	984,4	931,6	52,8	6%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.478,3	3.318,9	159,4	5%
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	190	180	10	6%

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 7,2 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 163,8 Mio. Zkm (Vj: rd. 156,6 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	114,3	108,0	6,3	6%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>106,4</i>	<i>103,0</i>	<i>3,4</i>	<i>3%</i>
Güterverkehr	41,7	40,8	0,9	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>26,7</i>	<i>27,3</i>	<i>-0,6</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,8	7,8	0,0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0%</i>
Gesamt	163,8	156,6	7,2	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>138,6</i>	<i>135,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Bruttotonnenkilometer (BTKm). Während im Geschäftsjahr 2021 rd. 19,4 Mrd. BTKm oder 25% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2022 auf rd. 22,0 Mrd. BTKm, was 27% der Gesamtmenge entspricht.

³³ Railtech.com.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	32.810,4	30.370,7	2.439,7	8%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>30.303,7</i>	<i>28.884,6</i>	<i>1.419,1</i>	<i>5%</i>
Güterverkehr	48.248,9	47.184,2	1.064,7	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>29.025,5</i>	<i>29.566,0</i>	<i>-540,5</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.174,0	1.126,7	47,3	4%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>873,4</i>	<i>845,4</i>	<i>28,0</i>	<i>3%</i>
Gesamt	82.233,3	78.681,6	3.551,7	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>60.202,6</i>	<i>59.296,0</i>	<i>906,6</i>	<i>2%</i>

Weitere wesentliche Leistungsindikatoren für die erzielten Umsätze sind die Eigenerzeugung von Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken sowie die vermietbaren Flächen der Immobilien.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	520	749	-229	-31%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.800	1.763	37	2%

Eine Erklärung für den kurzfristigen Rückgang der Eigenerzeugung von Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken befindet sich im Kapitel G.3. Umweltbelange.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
ÖBB-Konzernexterne Nutzung	625	644	-19	-3%
ÖBB-Konzerninterne Nutzung	224	233	-9	-4%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	584	566	18	3%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.148	1.136	12	1%
Gebäudeflächen	2.581	2.579	2	0%
Vermietete Außenflächen	18	18	0	0%
Gesamter Bestand	2.599	2.597	2	0%

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,6 Mio. m², davon ist etwa ein Viertel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet, vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt oder sind Allgemeinflächen und Leerstand.

Umsatzerlöse und Gesamterträge

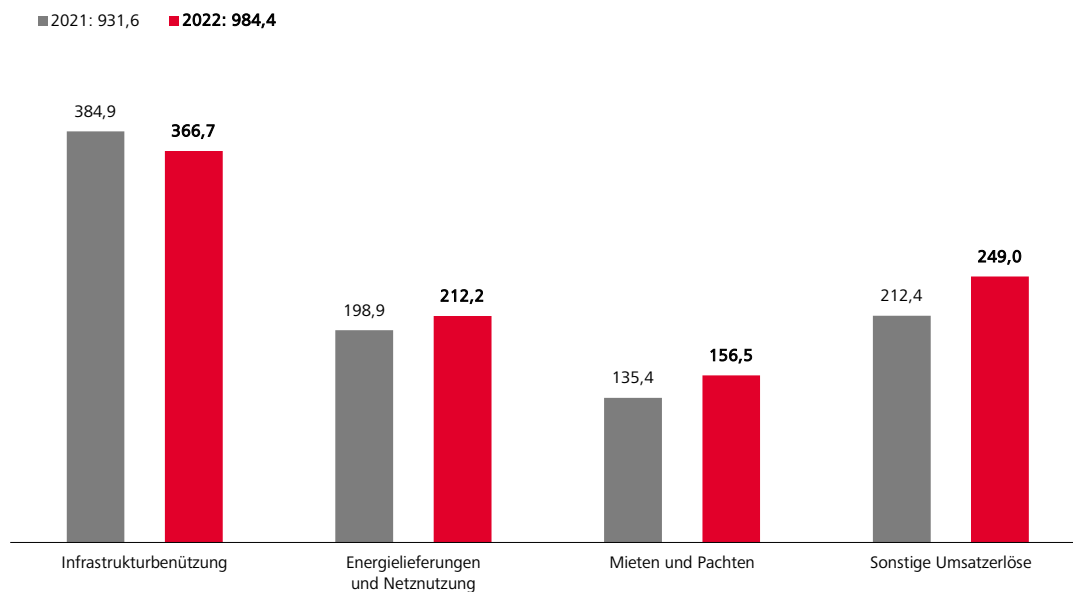
Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.266,2	1.201,6	64,6	5%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-281,8	-270,0	-11,8	4%
Umsatzerlöse	984,4	931,6	52,8	6%
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.493,9	2.387,3	106,6	4%
Gesamterträge	3.478,3	3.318,9	159,4	5%
<i>davon mit übrigen ÖBB-Konzern</i>	<i>650,8</i>	<i>671,8</i>	<i>-21,0</i>	<i>-3%</i>

Wie bereits angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 984,4 Mio. EUR (Vj: rd. 931,6 Mio. EUR).

Der Umsatz je Mitarbeiter:in beträgt bei durchschnittlich 18.299 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.444 Mitarbeiter:innen) rd. 54 TEUR (Vj: rd. 51 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 45,0 Mio. EUR (Vj: rd. 23,8 Mio. EUR) wurden mit Kund:innen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR



C.2. Ertragslage

Überblick	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ³⁴ in Mio. EUR	396,7	401,2	-4,5	-1%
EBIT-Marge ³⁵ in %	11,4%	12,1%	-0,7%	-6%
EBITDA ³⁶ in Mio. EUR	1.278,4	1.262,1	16,3	1%
EBT in Mio. EUR	-15,7	10,9	-26,6	>100%
Eigenkapitalrentabilität ³⁷ in %	-0,9%	0,6%	-1,5%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität ³⁸ in %	1,3%	1,4%	-0,1%	-7%

³⁴ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

³⁵ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

³⁶ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

³⁷ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

³⁸ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Die Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stellt sich folgendermaßen dar:

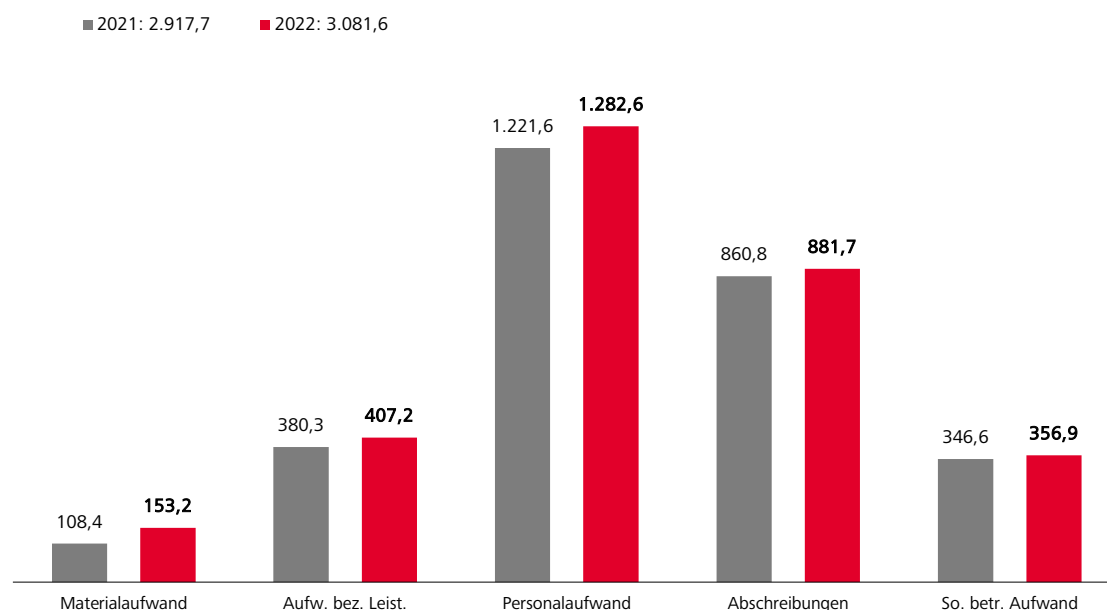
Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2022	in % der Gesamterträge	2021	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	984,4	28%	931,6	28%	52,8	6%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>965,3</i>		<i>910,8</i>			
Andere aktivierte Eigenleistungen	355,7	10%	334,1	10%	21,6	6%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.138,2	62%	2.053,2	62%	85,0	4%
Gesamterträge	3.478,3	100%	3.318,9	100%	159,4	5%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>650,8</i>	<i>19%</i>	<i>671,8</i>	<i>20%</i>	<i>-21,0</i>	<i>-3%</i>
Materialaufwand	153,2	4%	108,4	3%	44,8	41%
Aufwendungen bezogene Leistungen	407,2	12%	380,3	12%	26,9	7%
Personalaufwand	1.282,6	37%	1.221,6	37%	61,0	5%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.159,4</i>		<i>1.103,9</i>			
Abschreibungen	881,7	25%	860,8	26%	20,9	2%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	356,9	10%	346,6	10%	10,3	3%
Gesamtaufwand	3.081,6	88%	2.917,7	88%	163,9	6%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>283,2</i>	<i>8%</i>	<i>246,2</i>	<i>7%</i>	<i>37,0</i>	<i>15%</i>
EBIT	396,7	11%	401,2	12%	-4,5	-1%
Finanzergebnis	-412,4	-12%	-390,3	-12%	-22,1	-6%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-7,9</i>	<i>0%</i>	<i>-5,9</i>	<i>0%</i>	<i>-2,0</i>	<i>0%</i>
EBT	-15,7	-1%	10,9	0%	-26,6	>100%

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.478,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.318,9 Mio. EUR), wovon rd. 650,8 Mio. EUR (Vj: rd. 671,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 18.299 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.444 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 190 TEUR (Vj: rd. 180 TEUR).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 3.081,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.917,7 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je Mitarbeiter:in des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 70 TEUR (Vj: rd. 66 TEUR). Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität³⁹ von 42%.

Die Materialintensität⁴⁰ belief sich auf 5% (Vj: 4%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter:in betrug rd. 31 TEUR (Vj: rd. 27 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 412,4 Mio. EUR (Vj: rd. 390,3 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. -15,7 Mio. EUR (Vj: rd. 10,9 Mio. EUR) gesunken.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	31.033,7	28.901,8	2.131,9	7%
Sachanlagenintensität ⁴¹ in %	91%	92%	-1%	-1%
Sachanlagendeckungsgrad ⁴² in %	6%	7%	-1%	-14%
Sachanlagendeckungsgrad II ⁴³ in %	92%	91%	1%	1%
Eigenkapitalquote ⁴⁴ in %	6%	6%	0%	0%

Bilanzstruktur

Die Entwicklung der Bilanzstruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zeigt folgendes Bild:

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2021	Struktur 2021	31.12.2022	Struktur 2022	Veränderung von 2021 auf 2022
Langfristige Vermögenswerte	26.170,2	27.894,0	97%	29.959,4	97%	2.065,4
Kurzfristige Vermögenswerte	646,7	1.007,8	4%	1.074,3	4%	66,5
Bilanzsumme	26.816,9	28.901,8	100%	31.033,7	100%	2.131,9
Eigenkapital	1.440,2	1.737,3	6%	1.793,8	6%	56,5
Langfristiges Fremdkapital	20.424,2	22.362,3	77%	24.105,3	78%	1.743,0
Kurzfristiges Fremdkapital	4.952,5	4.802,2	17%	5.134,6	17%	332,4

Die Bilanzsumme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 31.033,7 Mio. EUR (Vj: rd. 28.901,8 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.793,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.737,3 Mio. EUR) ergibt sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 173,6 Mio. EUR auf rd. 189,8 Mio. EUR. Das Working Capital⁴⁵ lag bei rd. -895,5 Mio. EUR (Vj: rd. -634,6 Mio. EUR).

³⁹ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.

⁴⁰ Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

⁴¹ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

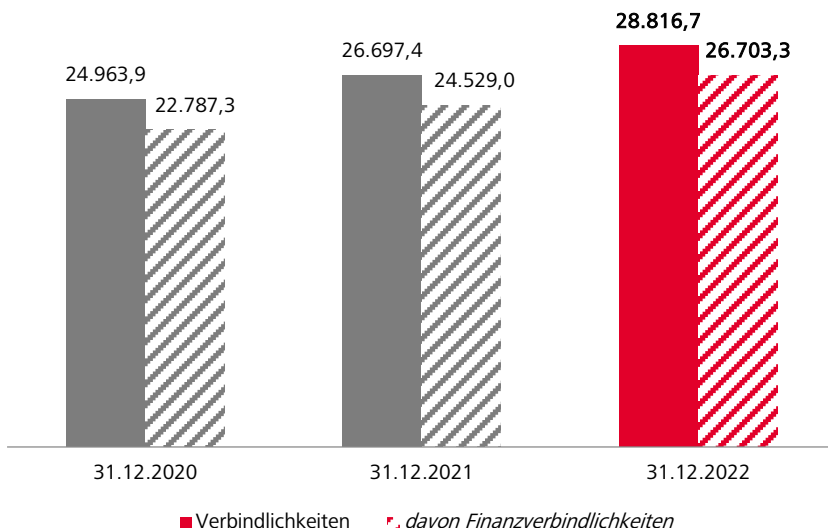
⁴² Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

⁴³ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

⁴⁴ Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

⁴⁵ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 8% auf rd. 28.816,7 Mio. EUR (Vj: rd. 26.697,4 Mio. EUR).

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow⁴⁶ ging im Geschäftsjahr auf rd. -2.011,6 Mio. EUR (Vj: rd. -1.659,8 Mio. EUR) zurück.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	578,6	710,3	-131,7
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.590,2	-2.370,1	-220,1
Free Cashflow	-2.011,6	-1.659,8	-351,8
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.324,8	2.035,4	-710,6
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-686,8	375,6	-1.062,4

Die ausführliche Darstellung der Konzern-Geldflussrechnung befindet sich in der Erläuterung 34 zum Konzernabschluss.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.262,3	2.850,8	411,5	14%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ⁴⁷ in%	88%	82%	6%	7%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁴⁸ in%	12%	11%	1%	5%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr rd. 3.262,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.850,8 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 88% (Vj: 82%) der Gesamterträge und von 12% (Vj: 11%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

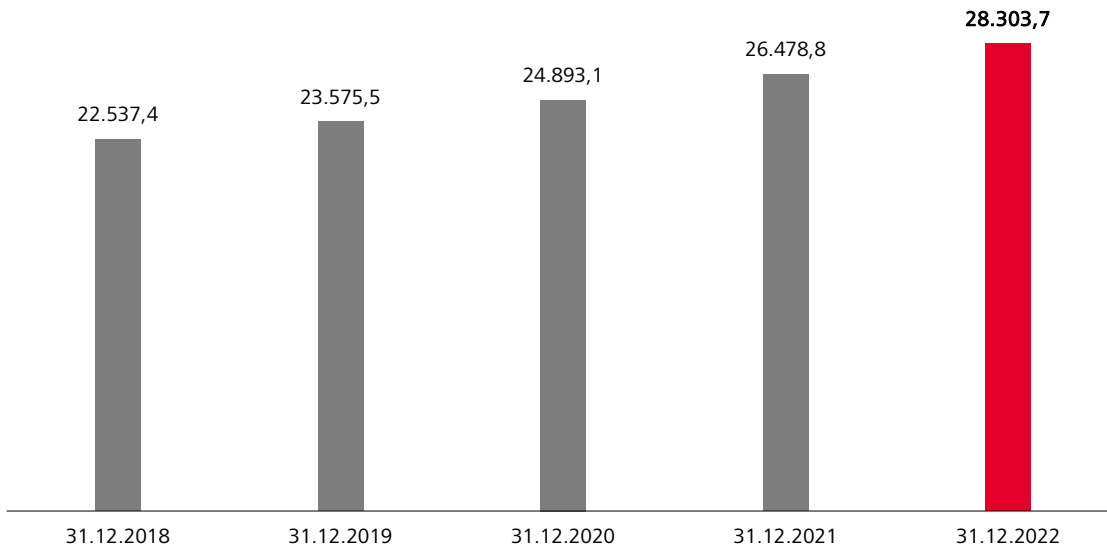
⁴⁶ Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

⁴⁷ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

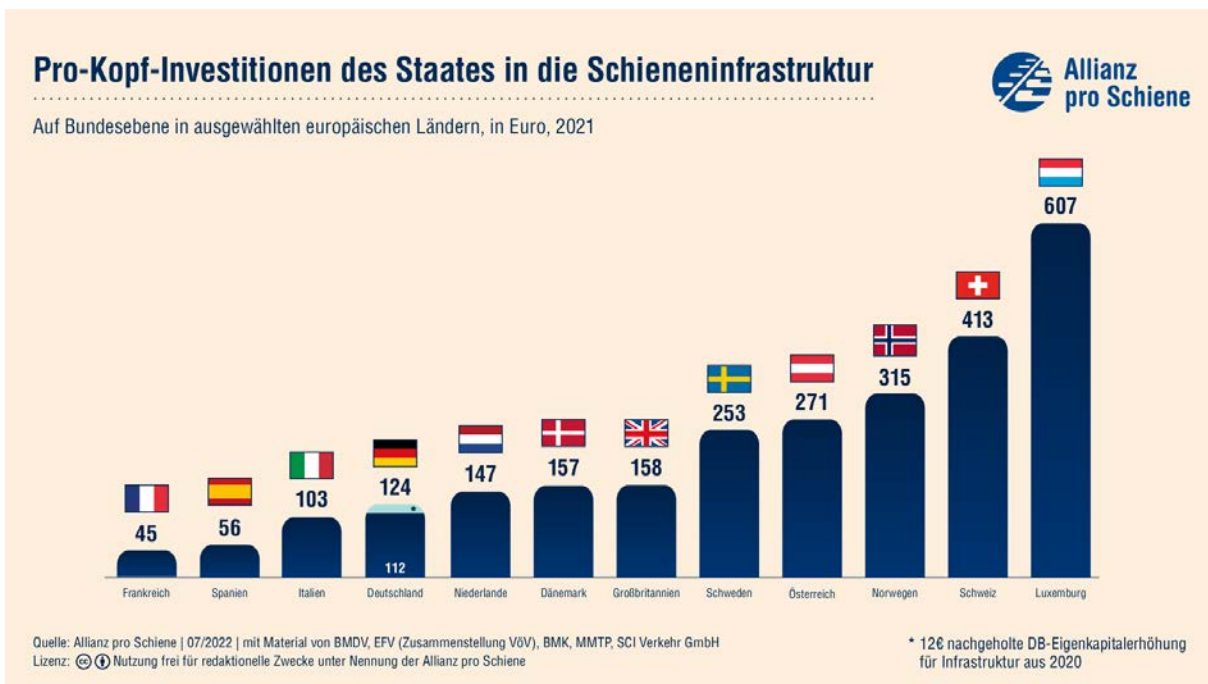
⁴⁸ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Möglichkeit, Fremdkapital über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) zu finanzieren anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. 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. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



Österreich liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz im europäischen Spitzenfeld:



Investitionsschwerpunkte 2022

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern arbeitete auch 2022 intensiv an der Umsetzung des größten Bauprogramms aller Zeiten. Mit der im Rahmenplan 2023 bis 2028 des Bundesministeriums für Klimaschutz gesicherten Investitionssumme von rd. 19,0 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre werden zahlreiche Neubau- sowie Modernisierungsprojekte und Erhaltungsarbeiten umgesetzt.

Mit dem Ausbau und der Qualitätssicherung des Schienennetzes werden etwa die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass insgesamt mehr Züge auf dem Schienennetz fahren können. Das bedeutet bessere und schnellere Verbindungen für Bahnreisende.

Investitionen in die Hauptstrecken bringen mehr Geschwindigkeit zwischen den Ballungsräumen Österreichs – und mehr Komfort innerhalb der Ballungsräume, wie etwa im Großraum Wien. Neben den Hauptstrecken werden die Regionalbahnen attraktiviert und teilweise elektrifiziert. Das macht den Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn auch in den ländlichen Gebieten attraktiv und schont zusätzlich die Umwelt.

Geschaffen werden zudem mehr Kapazitäten für den Güterverkehr, damit längere, schwerere und damit wirtschaftlichere Züge fahren können. Das sichert die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der „Digitalisierung der Schiene“ für mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb. Für Reisende optimieren die ÖBB auch das Mobilfunknetz entlang der Strecken. Auch wird für eine zeitgemäße Information der Bahnreisenden in die Digitalisierung der Kund:inneninformation investiert.

Großraum Wien

Zwei von drei Bahnreisenden sind in der Ostregion unterwegs. Viele von ihnen sind Pendler:innen und benutzen regelmäßig das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG. Rd. 2.000 Schienenkilometer befinden sich in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland – das entspricht etwa 40% des Gesamtnetzes. Daher arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG mit Hochdruck an Verbesserungen und Kapazitätserweiterungen im Nahverkehr.

Im Jahr 2022 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beispielsweise intensiv am Ausbau der Pottendorfer Linie gearbeitet, um die Situation für die Pendler:innen aus dem Süden weiter zu verbessern. Von dort kommen 40% aller Pendler:innen. Neben dem Baustart im Wiener Bereich im Februar 2022 wurde auch im niederösterreichischen Abschnitt Münchendorf bis Wampersdorf mit dem Bau des Bahnhofs Wampersdorf begonnen. Für den Abschnitt Wampersdorf – Ebenfurth inkl. der Schleife Ebenfurth wurden 2022 die Planungen weitergeführt bzw. zur Genehmigung eingereicht.

Mit dem viergleisigen Ausbau der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling inklusive der Errichtung zwei neuer Haltestellen wird das Mobilitätsangebot für den Süden von Wien und den Bezirk Mödling noch attraktiver. Gemeinsam mit der Pottendorfer Linie stehen dann mit Projektabschluss sechs leistungsfähige Gleise im Süden von Wien zur Verfügung. Dafür liefen 2022 die Planungen weiter.

Der Norden profitiert vom Ausbau der Nordbahn. Für dieses Projekt begannen Anfang des Jahres 2022 die Bauarbeiten im Südabschnitt – von Wien Süßenbrunn bis Gänserndorf. Für den Nordabschnitt – von Gänserndorf bis Bernhardsthal – laufen die Planungen. Insgesamt sollen rd. 66 km Strecke unter laufendem Betrieb modernisiert sowie 17 Bahnhöfe und Haltestellen entlang der Strecke attraktiviert und barrierefrei adaptiert werden. Auch soll das Park & Ride- und das Bike & Ride-Angebot ausgebaut werden. Hinzu kommt die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, was höhere Fahrgeschwindigkeiten der Züge erlauben wird.

Auf der Marchegger Ostbahn – auf dem Abschnitt Wien Aspern Nord – Siebenbrunn-Leopoldsdorf – startete im Frühjahr 2022 der zweigleisige Vollausbau. Der Wiener Streckenabschnitt ist bereits zweigleisig ausgebaut. In Niederösterreich wurden sieben Bahnhöfe modernisiert und mit Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen ausgestattet und Eisenbahnkreuzungen durch Unter- beziehungsweise Überführungen ersetzt. 2022 wurden etwa die Bahnhöfe Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Breitensee und Schönfeld-Lassee fertiggestellt. Die Elektrifizierung der gesamten Strecke ist mit Fahrplanwechsel 2022/2023 abgeschlossen.

Eine der größten Herausforderungen der nächsten Jahre ist die Modernisierung des Nadelöhrs des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Wien – die sogenannte „S-Bahn Wien Stammstrecke“ zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf. Mit dem Programm S-Bahn Wien wurde ein umfassendes Bündel an Baumaßnahmen geschnürt. Es soll sicherstellen, dass der öffentliche Nahverkehr zwischen Wien und Niederösterreich langfristig pünktlich und zuverlässig bleibt. Neben der Modernisierung der S-Bahn-Wien-Stammstrecke wird auch über die Stadtgrenzen hinaus entlang der Nord- und Südachsen an Kontextprojekten gearbeitet. Ziel ist es, auch in diesem Bereich mehr Kund:innen im öffentlichen Nahverkehr transportieren zu können. Entlang der Nordwestbahn und der Südstrecke werden Bahnsteige verlängert. Das ermöglicht es, zukünftig neue, moderne und längere Züge einsetzen zu können. Diese wiederum bieten mehr Sitzplätze und somit einen höheren Komfort für die Reisende. In Wiener Neustadt wird die nördliche Einfahrt in den Hauptbahnhof von drei auf vier Gleise ausgebaut, um die Pottendorfer Linie effizient einzubinden. Neue Weichenverbindungen ermöglichen zudem einen flexibleren Betrieb bei der Durchbindung von Zügen. Weitere Kontextprojekte sind die Errichtung von Abstell- und Wendeanlagen, die Digitalisierung des Zugsicherungssystems mittels ETCS L2+ sowie die weitestgehende Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. An den Planungen für all diese Maßnahmen wurde 2022 intensiv gearbeitet. Der Start der ersten Bauarbeiten in Wien ist für Herbst 2023 geplant.

Ein weiteres wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Nahverkehr ist die Attraktivierung der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling. Sie soll in Zukunft einen 15-Minuten-Takt der S80 zwischen Hütteldorf und Wien Aspern Nord ermöglichen. Die Planungen inkl. einem Gestaltungswettbewerb liefen 2022 weiter.

Die Modernisierungen der Kamptalbahn, Traisentalbahn, Erlaufalpbahn oder Mattersburger Bahn wurden im Berichtszeitraum ebenfalls vorbereitet. Weiters wurde mit dem Ausbau der Franz-Josefs-Bahn begonnen.

Eine attraktive Anbindung aus dem Osten Österreichs an den Flughafen und die Stadt Wien soll mit dem Projekt „Flughafenspange“ realisiert werden. Die neue Verbindung bedeutet für Pendler:innen kürzere Fahrtzeiten und bringt Entlastung für die stark befahrenen Ortsdurchfahrten. 2022 sind die Planungen weiter vorangeschritten.

Erfolgsgeschichte Weststrecke geht weiter

Rd. ein Drittel aller Züge fahren auf der Weststrecke. Güter- und Personenverkehr nehmen laut Prognosen weiterhin zu. Dementsprechend ist der Ausbau zwischen Linz und Wels sowie der Ausbau zwischen Salzburg und Köstendorf notwendig, um der großen Nachfrage nach mehr Zügen und besseren Verbindungen nachzukommen.

Im Berichtszeitraum wurden die im November 2021 gestarteten Bauarbeiten für den Ausbau der Weststrecke zwischen Marchtrenk und Wels fortgeführt. Künftig werden vier statt bisher zwei Gleise höhere Kapazitäten auf der stark ausgelasteten Weststrecke sorgen. Das ermöglicht ein besseres Angebot im Nahverkehr mit einem dichteren S-Bahn-Angebot und einen Taktfahrplan zwischen Linz und Wels. Das gleiche gilt für den Fern- und Güterverkehr. Der Bahnhof Marchtrenk wird modernisiert. Für Ausbau des Abschnittes zwischen Linz und Marchtrenk laufen die Planungen. Die Arbeiten auf der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs wurden weitergeführt. Für den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Signalbrücke (inkl. Nahverkehrsknoten Linz Franckviertel) laufen die Planungen.

Mit dem neuen Bahnhof Neumarkt am Wallersee wurde im Jahr 2022 ein wichtiger Knotenpunkt zwischen Weststrecke und Mattigtalbahnhof fertiggestellt. Für den Ausbau zwischen Köstendorf und Salzburg, der zwei einröhrige Tunnel notwendig macht, lief 2022 das Behördenverfahren weiter und es wurden intensive Gespräche mit Stakeholder:innen geführt.

Südstrecke in der Zielkurve

Stück für Stück wachsen die Tunnelprojekte und Streckenausbauten, die dafür sorgen, dass Reisende zukünftig in weniger als zwei Stunden zwischen Wien und Graz und in 45 Minuten zwischen Graz und Klagenfurt reisen können.

Beim 27,3 km langen Semmering-Basistunnel sind über 90% des Tunnels gegraben, sechs von 14 Vortrieben sind finalisiert. Es fehlen nur noch rd. 2,5 km Grabungsarbeiten. Die 130 km lange Koralmbahn biegt indessen in die Zielgerade: Im Frühjahr 2022 wurde der Rohbau des Koralmtunnels auf Kärntner Seite fertiggestellt. Im Fokus 2022 standen die technische Ausrüstung weiter Streckenteile, der Bau von Bahnhöfen und Instandhaltungstützpunkten sowie der letzte Rohbauabschnitt im Grazer Umfeld.

Mit Fahrplanwechsel 2022/2023 sind auf der 12 km langen, neu elektrifizierten und barrierefrei ausgebauten Strecke Klagenfurt – Weizelsdorf Züge umweltfreundlich mit grünem Bahnstrom anstatt Diesel unterwegs.

Bahnhöfe und sonstige Investitionen

2022 durften sich unsere Reisenden wieder auf einige Verbesserungen und modernisierte Bahnhöfe freuen. Dazu gehören etwa:

- Bahnhof Lienz
- Haltestelle Wien Matzleinsdorfer Platz
- Bahnhof Fehring
- Bahnhof Ternitz
- Bahnhof Friedberg
- Bahnhof Rohrbach-Vorau
- Bahnhof Grafendorf
- Haltestelle Rum
- Bahnhof Peggau Deutschfeistritz
- Bahnhof Thal
- Bahnhof Langenzersdorf
- Bahnhof Ulrichskirchen
- Bahnhof St. Georgen Gusen (Summeraubahn)
- Traunkirchen und Traunkirchen Ort (Salzkammergutbahn)
- Obertraun-Dachsteinhöhlen und Obertraun-Koppenbrüllerhöhle (Salzkammergutbahn)
- Bahnhöfe Mattinghofen, Munderfing und Mauerkirchen
- Haltestellen Hard-Fußach und Lauterach-Unterfeld

Im Sommer 2022 wurde zudem der hochmoderne ÖBB Bildungscampus in St. Pölten eröffnet. Eine leistungsstarke Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für eine Bildungseinrichtung dieser Art selbstverständlich. So wurde an der Traisentalbahn in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang die neue Bahn-Haltestelle „St. Pölten Bildungscampus“ errichtet.

Für einen attraktiven Einstieg in das System Bahn wurde 2022 das mehr als 700 Plätze fassende Parkdeck in Hollabrunn fertiggestellt.

Brennerachse

Der Bahnausbau im Tiroler Unterland dient zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel. In wenigen Jahren werden Züge sicher, rasch und komfortabel zwischen Innsbruck und Franzensfeste in Südtirol auf der Tunnelstrecke fahren. Dafür ist es von zentraler Bedeutung den Schienenverkehr aus den Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren Europas an den Tunnel heranzuführen. Das realisieren die Bahnen in Österreich, Italien und Deutschland mit dem Ausbau der Eisenbahnachse München – Verona als Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer-Kernnetzkorridors. 2022 haben die ersten Arbeiten (Vorarbeiten für die Errichtung eines Rohbaustollens) im Abschnitt Schaftebau – Radfeld gestartet.

Für den Abschnitt Staatsgrenze nach Kufstein – Schaftebau wurden im Jahr 2022 die Planungsarbeiten fortgeführt.

Der Brenner Basistunnel

Im Jahr 2022 wurden die Bauarbeiten der Rohbauwerke für den Brenner Basistunnel durch die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE fortgeführt. 154 km des gesamten Tunnelsystems in der Länge von 230 km sind bereits ausgebrochen, davon 58 km Eisenbahntunnel, 54 km Erkundungsstollen und rund 42 km an sonstigen Tunnelbauwerken.

Im Baubereich „H21 Sillschlucht“ wurden nach dem Portalanschlag im Oktober 2021 die Tunnelbauarbeiten Richtung Süden abgeschlossen. Auch die Flussbauarbeiten zur Herstellung des Rampenbauwerkes in der Sill sind vollständig erfolgt. Die Hangabtragungsarbeiten wurden im Bereich des Vortunnels in offener Bauweise fertiggestellt ebenso wie die Bohrpfahlarbeiten im gesamten Baubereich. Die Betonbauarbeiten für die Stützwand, für den Tunnel in offener Bauweise und für das Portalbauwerk laufen. Die Herstellung der Eisenbahnbrücken ist ebenfalls in vollem Gange, die Montage begann noch im November 2022. Insgesamt sind über 55% der Arbeiten abgeschlossen.

Im Bauabschnitt „H41 Sillschlucht-Pfons“ wurde zu Jahresbeginn 2022 mit den Bauarbeiten begonnen. Nach der Phase der Baustelleneinrichtung wurden im April unverzüglich die Ertüchtigungs- und Verstärkungsmaßnahmen im Erkundungsstollen sowie die restlichen Innenausbauarbeiten in den Verbindungstunneln Innsbruck begonnen. Im Juli 2022 fand die offizielle Anschlagfeier statt. Unmittelbar im Anschluss wurden die Sprengvortriebe im Bereich des Knotens Nothaltestelle Innsbruck aufgenommen. Die Sprengvortriebe der Haupttunnel Richtung Innsbruck begannen noch im November 2022. Die Vortriebe der Tunnelbohrmaschinen (TBM) Richtung Süden beginnen 2023. Aktuell werden die TBM produziert. Die Abnahmen im Werk werden bereits rund um den Jahreswechsel erfolgen.

Im Baulos „H52 Hochstegen“ konnte ebenfalls in der ersten Jahreshälfte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Feierlichkeit zum offiziellen Tunnelanschlag fand im Mai 2022 statt. Aktuell wurden bereits über 35% des Bauloses fertiggestellt. Die Arbeiten im Bereich der Haupttunnel Knoten Wolf sind zu ca. 55% abgeschlossen. Im Erkundungsstollen ist es gelungen, den hydrogeologisch sehr anspruchsvollen Abschnitt der Rauhacke im Bereich der Störzone „Hochstegen“ zu durchhörtern. Noch im November 2022 begannen nach erfolgreicher Abstimmung mit den zuständigen Behörden die Injektions- und Vortriebsarbeiten auf der Haupttunnelebene in diesem Abschnitt.

Der verbleibende Bauabschnitt „H53 Pfons-Brenner“ befindet sich noch in der Ausschreibungsphase.

Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose „H61 Mauls 2–3“ und „H71 Eisackunterquerung“ aktiv. Im Baulos Mauls sind noch zwei kontinuierliche Vortriebe Richtung Brennergrenze aktiv. Im Mai 2022 erfolgte der Tunneldurchschlag zwischen den beiden italienischen Baulosen. Beim Baulos „H71 Eisackunterquerung“ wurden alle vier Tunnelröhren unter dem Fluss Eisack unter Anwendung eines Bodenvereisungsverfahrens fertiggestellt und somit sind die Arbeiten an den Haupttunnelröhren in diesem Baulos abgeschlossen.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2022 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Viehofen, Wampersdorf und Unter Purkersdorf in die Betriebsführungszentrale (BFZ) Wien, die Betriebsstellen Hörsching, Marchtrenk, St. Georgen a. d. Gusen, Weißenbach St. Gallen und Linz Wegscheid in die BFZ Linz, Schwanenstadt in die BFZ Salzburg, Leoben Donawitz, Weizelsdorf, Kühnsdorf Klopeinersee und Mittlern in die BFZ Villach und Telfs Pfaffenhofen in die BFZ Innsbruck migriert. Damit werden bereits rd. 62% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Das BFZ-Ausfallkonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallkonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was im Störfall die Betriebsführung deutlich erleichtert. In diesem Zusammenhang ist der Neubau der BFZ Wien und die Errichtung von regionalen Ersatzarbeitsplätzen mit georeduzanter IT-Serverlandschaft geplant bzw. zum Teil bereits in Umsetzung. Seit Mai 2021 wird am Gelände des Bahnhofs Spittal am Millstätter See ein neues Betriebsgebäude errichtet, das zukünftig die Ersatzarbeitsplätze des BFZ Villach und die Steuerung der Nebenbahnen beheimatet. Die Fertigstellung der EAP für die BFZ Villach am Standort Spittal am Millstätter See ist mit Dezember 2023 vorgesehen. Die Hauptarbeiten an der Errichtung des BFZ Wien Ost 2 starteten im Juli 2021 – die Inbetriebnahme ist aktuell mit Dezember 2023 vorgesehen.

ETCS – European Train Control System

Das ETCS trägt zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnsystems und damit zu einem interoperablen und kostenoptimierten Zugang zum System Bahn bei. So wird die Position des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern auf lange Sicht gestärkt.

Mit der Umsetzung des ETCS-Migrationsplans wird die Sicherstellung der Interoperabilität auf Basis europäischer Vorgaben ermöglicht und gewährleistet. Damit können die gesetzlichen Vorgaben sowohl in technischer als auch in zeitlicher Hinsicht eingehalten werden. Eine enge Koordination mit dem BFS-Programm ist jedenfalls sichergestellt. Damit wird im laufend dichter und komplexer werdenden Bahnbetrieb für die entsprechende Sicherheit, Pünktlichkeit und Qualität gesorgt und die Kund:innenanforderungen werden bestmöglich erfüllt.

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kund:innenzufriedenheit weiterzuentwickeln sowie den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei wird interdisziplinär gedacht und Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt vorangetrieben. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um durch mehr Effizienz die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten erfolgreich abzuwickeln, werden die notwendigen Prozesse etabliert und an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen gearbeitet. Damit wird eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess geschaffen. Die Initiativen im Kontext der Digitalisierung wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG definiert, denn nur so war es möglich wesentliche Verbesserungen, die einen direkten Mehrwert in den operativen Bereichen mit sich bringen, zu erzielen. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und das Zugpositionsservice (Projekt „Greenlight“). Letzteres umfasst die präzise Ortung von Zugpositionen im Gleisbereich. Dabei werden Informationen über Fahrzeuge im Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitgestellt, weiterführende betriebliche Prozesse unterstützt und die Sicherheit weiter verbessert. Weitere Projekte sind das Digitale Stellwerk und die innovative Regionalbahntechnik.

Mit dem Programm BFS zählte die ÖBB-Infrastruktur AG schon in der Vergangenheit zu den Vorreiterinnen bei den Themen Fernsteuerung und Digitalisierung im Bahnbetrieb. Um dies weiter voranzutreiben, werden ältere Stellwerksbauarten sukzessive durch moderne elektronische Stellwerke ersetzt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Berichtszeitraum mehrere Kooperationen mit Infrastrukturbetreibern durchgeführt bzw. vertieft, um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen. Hierzu zählt zum Beispiel die Kooperation zwischen SBB und ÖBB-Infrastruktur AG in den Gremien Reference CCS Architecture und Systempillar. Außerdem ist die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 Mitglied bei EULYNX und Founding Member bei Shift2Rail II, um aktiv die Weiterentwicklung der Stellwerkstechnik voranzutreiben und die Vorteile der Digitalisierung zu verankern.

Um eine Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf das Thema „Building Information Modeling“ (BIM). BIM ist eine objektorientierte, informationsbasierte Planungsmethode und verknüpft dreidimensionale Konstruktionen mit weiteren Informationen wie Produkteigenschaften, Kosten, Bauablauf, betreiberrelevante Details etc. So werden digitale Modelle „intelligent“. Seit 2016 arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG an der Weiterentwicklung und Integration von BIM in die Projektentwicklung. Erste Projekte werden seit 2018 mit BIM umgesetzt (z. B. Tunnelkette Granitztal). Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur bislang noch fehlten, arbeitete die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern aus der ganzen Welt aktiv bei der Standardentwicklung – dem sogenannten IFC-Rail-Projekt von buildingSMART International – mit. So konnte im Berichtszeitraum gemeinsam der IFC Standard für Eisenbahninfrastruktur finalisiert und bei der ISO zur Standardisierung eingereicht werden. Damit schafft die ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen international abgestimmten, homogenen und konsistenten Datenfluss und damit die Voraussetzungen für eine weitere Effizienzsteigerung im Bereich der Instandhaltung von Anlagen.

Neben BIM gibt es zahlreiche weitere Digitalisierungsvorhaben in der ÖBB-Infrastruktur. Um einen gesamthafter Überblick über Daten zu bewahren und diese strukturiert zur Verfügung zu stellen, wurde eine „ÖBB-Infra Datenfabrik“ aufgebaut. Diese Datenfabrik hat den Fokus, Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereit- und optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft unter anderem prädiktive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert und datengetriebene Entscheidungen ermöglicht werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur AG in einem „Digital Twin ÖBB-Infrastruktur“, der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält.

Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes“ ist die Umsetzung von zwei für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach und Microsoft 365 Roll-out) bereits weit fortgeschritten. Aufgrund der Veränderungen durch die Pandemie auf das Arbeitsleben wurden viele digitale Möglichkeiten geschaffen, remote und digital zusammenzuarbeiten. Diese Projekte bilden die Grundlage der Digitalisierung unserer operativen Einheiten mit mobilen digitalen Services. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 Mitarbeiter:innen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede:r Mitarbeiter:in im Digital Reach somit in- und außerhalb der Arbeitszeit auf die digitalen Services (z. B. Microsoft 365, HR-Portal, Intranet mobil) zugreifen. Weiters wird zur Umsetzung des modernen, digitalen Arbeitsplatzes im Rahmen des strategischen Konzernprojektes „Microsoft 365“ ein Roll-out der Cloudlösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	Investitionen 2022 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Inbetriebnahme / Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten		2020 / 2026
Bahnhof Arnoldstein	6,0	2020 / 2026
Bahnhof Dölsach	4,4	2022
Bahnhof Fehring	2,4	2022
Bahnhof Gramatneusiedl	20,0	2024
Haltestelle Langenzersdorf	1,7	2022
Haltestelle Leobendorf-Burg Kreuzenstein	4,8	2023
Bahnhof Mallnitz-Obervellach	2,1	2022
Bahnhof Müzzuschlag	6,3	2024
Bahnhof Obertraun-Dachsteinhöhlen und Haltestelle Obertraun-Koppenbrüllerhöhle	8,3	2022
Haltestelle Rum	3,7	2022
Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen	21,2	2023
Bahnhof Ternitz	6,2	2022
Bahnhof Thal	0,6	2022
Bahnhof Traun	1,5	2023
Bahnhof Traunkirchen und Haltestelle Traunkirchen Ort	9,2	2022
Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum	16,6	2023
Haltestelle Ulrichskirchen	2,9	2022
Bahnhof Unter Purkersdorf	23,9	2022
Bahnhof Wartberg im Mürtal	17,3	2024
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	12,3	2023
Haltestelle Wien Matzleinsdorfer Platz	8,3	2022 / 2025
Parkdecks		
Hollabrunn; Errichtung Parkdeck	2,4	2022
Wiener Neustadt; Neuerrichtung Parkdeck 3	5,0	2023
Großraum Wien		2016 / 2025
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) ¹⁾	1,8	2016 / 2025
Ausbau Marchegger Ast ²⁾	59,2	2035
Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	27,9	2023
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	11,3	2027
Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	2,2	2028
Wien Meidling – Mödling; 4-gleisiger Ausbau	5,8	2034
Weststrecke		
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke ³⁾	14,5	2029
Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	77,3	2030
Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2,0	2032
Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	7,6	Planungen
Südstrecke		
Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie ⁴⁾	43,7	2023
Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	9,6	2024
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	510,0	2025
Gloggnitz – Müzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	404,8	2029
Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	9,8	2030
Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	35,7	2030
Pyhrn-Schober-Achse		
Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁵⁾	15,0	2023
Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	21,7	2034
Tauernachse		
Karawankentunnel; sicherheitstechnische Maßnahmen	10,9	2021
Golling-Abtenau – Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	11,5	2022
Brennerachse		
Brenner Basistunnel	235,4	2032
Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	15,7	2034
Arlbergachse		
St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung ⁶⁾	13,0	2022
Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	6,9	2028
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	4,3	2031

Programme	Lärmschutz	4,7
	Park & Ride	13,8
	Streckenelektrifizierungen	31,6
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	66,5
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	221,6
	Maßnahmen zur Kund:innenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	1,0
Reinvestitionen in das Schienennetz		607,9
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		570,8
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		3.262,3

¹⁾ Inbetriebnahme der Betriebsgleise, KLV- und WLV-Anlage erfolgte 2016. Die Umsetzung der Phase 2 erfolgt bis 2025.
²⁾ Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern). Die Inbetriebnahme des Vollausbaus im Bereich Stadlau bis Marchegg erfolgt bis 2025 und im Bereich Marchegg bis Staatsgrenze bis 2035.
³⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Neumarkt am Wallersee und Steindorf bei Straßwalchen bereits erfolgt.
⁴⁾ Inbetriebnahme des Abschnitts Hennersdorf – Münchendorf erfolgte 2019. Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wird bis 2023 umgesetzt.
⁵⁾ Inbetriebnahme der Bahnhofsumbauten St. Georgen an der Gusen sowie Lasberg-St. Oswald erfolgte 2022.
⁶⁾ Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Lauterach Unterfeld erfolgte 2022.

C.5. Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Seit mehr als 180 Jahren schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Grundlage, um Menschen und Güter nachhaltig zu transportieren und trägt damit aktiv zur Steigerung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei. Die Kund:innen werden mit einer leistungsfähigen Infrastruktur, operativer Exzellenz und attraktiven Services und Dienstleistungen begeistert – heute und auch in Zukunft.

Zu den Hauptaufgaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zählen die Bereitstellung von Fahrwegkapazität sowie die Planung, Errichtung, Instandhaltung und der Betrieb der Schieneninfrastruktur als auch das Erbringen von Dienstleistungen im Eisenbahnbereich. Um die Aufgaben trotz wandelnder Rahmenbedingungen auch weiterhin mit hoher Qualität erfüllen zu können, muss unterschiedlichen Herausforderungen begegnet werden:

- **Kapazitäten schaffen für den Umstieg.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist das Rückgrat der Mobilitätswende in Österreich. Er ist gefordert, die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen, um die Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr möglich zu machen.
- **Sicherheit und Pünktlichkeit.** Die zu erwartende steigende Zugdichte muss sicher und zuverlässig abgewickelt werden können. Optimierte und digitalisierte Betriebsprozesse sowie eine gelebte Sicherheitskultur sind die Basis für die hohen zukünftigen Anforderungen.
- **Liberalisierung.** Die steigende Anzahl von EVUs im Schienennetz bedingt eine Weiterentwicklung der „Spielregeln am Netz“. Verkehrsartenspezifische Widmung von Trassenkapazitäten und ein verlässlicher Rechtsrahmen für die Nutzungsbedingungen des Schienennetzes sind notwendig.
- **Finanzen stabilisieren.** Bedingt durch den Anlagenzuwachs und die zunehmende Technologisierung steigt die Komplexität und somit auch die (absoluten) Kosten. Neben einem verkehrspolitisch und regulatorisch tauglichen Erlösmanagement muss der Kostenzuwachs durch Optimierung von Wertschöpfungstiefe, Innovationen, Steigerung der Arbeitsproduktivität und strategischen Allianzen gedämpft werden.
- **Klimaschutz und Nachhaltigkeit forcieren.** Der „Green New Deal“ und die Dekarbonisierung der Wirtschaft stellen den Verkehrssektor vor gravierende Herausforderungen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieht sich gefordert, den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Energie und Klimaschutz müssen daher ins Zentrum des Handelns gestellt werden.
- **Multimodale Zukunft gestalten.** Der Mobilitätsmarkt erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Verkehrssysteme wachsen zusammen bzw. entwickeln sich immer mehr zu vernetzten Mobilitätsökosystemen, in welchen das System Bahn weiter an Bedeutung gewinnen wird. Durch Bereitstellung von multimodaler Bahnhofs- und Terminalinfrastruktur sowie von Anlagen- und Betriebsdaten unterstützt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zukunft.

- **Digitalisierung nutzen, um besser zu werden.** Durch die Digitalisierung bieten sich Möglichkeiten, Mehrwert für Kund:innen und Organisation zu schaffen. Eine zielgerichtete Nutzung der Digitalisierung eröffnet die Chance, Menschen einfacher zu verbinden und Prozesse weiter zu optimieren.
- **Generationenmanagement bewältigen und Diversität erhöhen.** Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, muss der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber mit einer inspirierenden und motivierenden Kultur der Zusammenarbeit sein. Durch ein gezieltes Generationenmanagement wird das Know-how im Unternehmen abgesichert. Innovative Formen der Zusammenarbeit, Diversität und gleichberechtigte Karrierechancen für alle Mitarbeiter:innen müssen den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Arbeitgeber künftig auszeichnen.

#INFRA.Mobilitätswende – Die Unternehmensstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Unter dem Titel „#INFRA.Mobilitätswende“ legt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine strategische Ausrichtung für die kommenden zehn Jahre vor, um den Erfolg des Konzerns nachhaltig abzusichern.

Die Vision: Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein starker Partner in der Mobilitätswende:

- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verbessert seine Produktivität und Klimaeffizienz.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft die Kapazitäten für den Umstieg auf die Schiene.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern vernetzt sich analog und digital mit seinen Kund:innen und Partner:innen.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein attraktiver Arbeitgeber mit Vielfalt.

Um diese Vision zu erreichen und den Erfolg der Strategie zu messen, wurden folgende strategische Ziele festgelegt:

- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft ein attraktives Angebot für die Mobilitätswende.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stärkt den ökologischen Wettbewerbsvorteil der Bahn.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steigert die Produktivität und Klimaeffizienz.
- Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hält Sicherheit und Pünktlichkeit auf hohem Niveau.

Abgeleitet von der Vision und den strategischen Zielen baut die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf sechs strategischen Stoßrichtungen auf:

- **Kund:innenzentriertes Geschäftsmodell – mehr Bahn für unsere Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schafft attraktive Services und stellt seine Kund:innen in den Mittelpunkt. Er ist in Österreich und weiten Teilen Europas der Partner für zuverlässige und reibungslose Mobilität. Die neuen Services bringen die analoge und digitale Welt zusammen. Gemeinsam mit Partner:innen verbindet er die Schiene mit Straße, Schiff- und Luftfahrt. Er versteht die Anforderungen seiner Kund:innen, und die Kund:innen fühlen sich gut aufgehoben.
- **Optimierte Wertschöpfungstiefe – mehr Fokus für unsere Kund:innen.** Um die Ziele zu erreichen, setzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Mitarbeiter:innen optimal ein und achtet sorgsam auf seine finanziellen Mittel. Er konzentriert sich auf das Wesentliche und arbeitet in Zukunft einfacher und transparenter zusammen. Überall dort, wo er Leistungen nicht selbst erbringen kann, legt er höchstes Augenmerk auf verlässliche Partner:innen und langfristige Beziehungen.
- **Digitalisierung – eine vernetzte Bahn für unsere Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern will den Bahnbetrieb sicherer, wirtschaftlicher und produktiver steuern und auf seinen Strecken kürzere Taktfolgen erreichen. Er setzt dabei auf hoch verfügbare digitale Stellwerke und automatisiert künftig noch stärker. Die Anlagen und Systeme sind miteinander vernetzt und liefern alle Daten in Echtzeit. Der erhöhte Automatisierungsgrad bei der Zugproduktion steigert damit Sicherheit, Kapazität und Wirtschaftlichkeit. Auf den Regionalbahnen nutzt er ab dem Jahr 2025 innovative und kostengünstige Technik.
- **Innovatives Anlagenmanagement – mehr Nachhaltigkeit für die Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern investiert verantwortungsbewusst und ökologisch. Für den gesamten Lebenszyklus von Anlagen gibt es Standards. Alle Teile sind digital geplant, passen optimal zueinander und sind jederzeit hoch verfügbar. Gemeinsam mit seinen Partner:innen denkt er immer ökologisch und höchst effizient – vom Design, der Planung und Beschaffung, über den Bau bis zum Ausscheiden.
- **Energiewende und Klimaschutz – eine grüne Bahn für die Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern leistet einen wesentlichen Beitrag, um den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Grüner Bahnstrom ist eine der Grundlagen für die klimafreundliche Mobilität. Durch eine Ausbauoffensive für erneuerbare Energien, die Dekarbonisierung der Betriebsstätten und die Steigerung der Energieeffizienz forciert er die Energiewende im System Bahn. Umfassende Ökologisierungsiniciativen in der Anlagenbereitstellung sowie in der Beschaffung stärken die Rolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns als österreichischer Leitbetrieb für Klimaschutz.
- **Generationenmanagement und Diversität – mehr Vielfalt für die Kund:innen.** Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein attraktiver Arbeitgeber und fördert Vielfalt, Inklusion und Chancengleichheit. Bis 2030 werden viele engagierte und vielfältige Mitarbeiter:innen neu im Konzern aufgenommen, die gemeinsam als Team an einer erfolgreichen Zukunft arbeiten. Der Konzern hat einen großen Generationenwandel vor sich. Es gilt, das bestehende Wissen sicher weiterzugeben und Raum für neue Ansätze und Ideen zu schaffen.

Strategieumsetzungsprogramm „Nordstern“

Um die effiziente Umsetzung der Strategie zu gewährleisten, wurden analog zu den sechs strategischen Stoßrichtungen sechs strategische Programme initiiert. Diese werden unter dem konzernübergreifenden Programm „Nordstern“ strukturiert und organisiert. Dieses Strategieprogramm wurde bereits 2018 mit dem Fokus auf die strategische Dimension „Wettbewerbsfähigkeit“ initiiert und wird um die Dimension „Operative Exzellenz“, „Neue Services“ sowie „Starkes Team“ erweitert.

Das Zielnetz als ein wesentlicher Ansatz zur Strategieumsetzung

Mit dem Zielnetz 2025+ werden die strategischen Weichen für den Ausbau und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich gestellt. Es schafft die Voraussetzungen dafür, dass Schritt für Schritt ein Taktfahrplan im Personenverkehr eingeführt werden kann, und unterstützt die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Die Weiterentwicklung des Infrastrukturangebotes bildet eine Grundlage für die Gewinnung von zusätzlicher Nachfrage für die Schiene. Auf Basis des Zielnetzes 2025+ wird ein Netzentwicklungsplan (NEP) erstellt, welcher konkrete Zielsetzungen und Vorgaben zur Dimensionierung der Infrastruktur des ÖBB Streckennetzes enthält.

Darauf aufbauend werden in den Streckenentwicklungsplänen (SEPs) die Vorgaben und Inhalte aus dem Zielnetz 2025+ und dem NEP in Etappen konkretisiert, priorisiert und auf die jeweilige Strecke übergeleitet. Durch die Fokussierung auf strategische Ziele und Maßnahmen spezifizieren die SEPs die Vorgaben für die Weiterentwicklung der Strecken. Sie zeigen somit den Weg zur Erreichung und Umsetzung des Zielnetzes 2025+ auf und bilden ein wichtiges Instrument für die Operationalisierung. Um auch künftig weiter die richtigen strategischen Maßnahmen setzen zu können, finden bereits jetzt die Arbeiten für das Zielnetz 2040 statt. Fokus des Zielnetzes 2040 ist die Identifikation und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen, vor allem für den Zeitraum 2030 bis 2040. Aufbauend auf dem Zielnetz 2025+ wird sich das Zielnetz 2040 auf folgende Schwerpunkte fokussieren:

- **Taktfahrplan und Fahrzeiten:** Verkürzung der Fahrzeiten und Weiterentwicklung des integrierten Taktfahrplans, insbesondere entlang der österreichischen Hauptachsen zur Verbesserung der Vernetzung zwischen Fern-, Nah- und Regionalverkehr sowie Einbettung des österreichischen Bahnnetzes in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.
- **Ballungsräume und Kapazitäten:** Ermöglichung dichterere Takte und neuer Angebote für den Nah- und Regionalverkehr auf Grundlage der zu erwartenden Nachfrage, insbesondere in den Ballungsräumen sowie Sicherstellung ausreichender Kapazität für Verkehr und Substanzerhalt.
- **Güterverkehr:** Unterstützung der Verlagerungsziele im Güterverkehr durch eine wettbewerbsfähige Schienengüterverkehrsinfrastruktur. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität.
- **Dekarbonisierung:** Vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 durch einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie.

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2023 bis 2028 mit einem Gesamtvolumen von rd. 19,0 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder. Mit diesem Rahmenplan wird an den vorherigen Rahmenplan 2022 bis 2027 angeknüpft.

Mit dem Ausbau und der Modernisierung des Netzes wird ein bedeutender Beitrag für die heimische Wirtschaft geleistet. Dabei werden auch gezielte Investitionen im ländlichen Raum getätigt, welche insbesondere Impulse für die regionale Wirtschaft – Fokus Klein- und Mittelbetriebe – bringen.

Die größten Projekte des laufenden Ausbauprogramms betreffen die Brennerachse und die neue Südstrecke. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Elektrifizierung und Attraktivierung von Regionalbahnen sowie der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn. Der Ausbau von Güterverkehrsterminals, die Fortführung der Bahnhofsoffensive, des Park & Ride- und Lärmschutzprogramms sowie ein umfangreiches Sicherheits- und Betriebsführungspaket (inklusive Digitalisierungsschwerpunkten) tragen ebenso wesentlich dazu bei, entsprechend dem Zielnetz 2025+ ein hoch attraktives System Schiene für Generationen zu schaffen.

Mit Forschung und Entwicklung sowie Innovation zum Erfolg in der Zukunft

Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

Innovation ist ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der strategischen Ziele des ÖBB-Konzerns. Dabei konnten in den vergangenen Jahren schon einige Erfolge erzielt werden. Es gilt jedoch, die Arbeit kontinuierlich fortzusetzen und Innovation als starke Triebkraft zur Strategieumsetzung im Unternehmen stärker zu verankern. Die Ableitung von Innovationsthemen aus der Strategie und der Fokus auf das Kerngeschäft leisten einen wesentlichen Beitrag, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn weiter zu stärken. Die Wirkung der Innovationskraft wird am Erreichen von strategischen Zielen gemessen.

Open Innovation

Um die Innovationskultur im ÖBB-Konzern zu stärken, wurde die Methode der „Open Innovation“ etabliert. Gemeinsam mit internen Stakeholder:innen und Kund:innen wird nach neuen Lösungen und Services gesucht, um das Bahnfahren von morgen zu gestalten. Dazu zählen neben fachlich qualifizierten Mitarbeiter:innen, geeigneten Räumlichkeiten wie dem „Open Innovation Lab“ auch eine breite Palette an Methoden um Innovationen zu ermöglichen. Bei der Umsetzung von Innovationsinitiativen wird das Prinzip „Rapid Prototyping“ angewandt: Aus Ideen werden rasch Prototypen entwickelt, die sofort im Markt bei den Kund:innen getestet und auf Basis des Feedbacks weiterentwickelt werden. Der sich wiederholende Prozess erlaubt es, Ideen effizient und rasch zu relevanten Produkten, Services und Prozessen zu gestalten. Diese Methode schafft die Möglichkeit, in kurzer Zeit Kund:innenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte dafür maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt als kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)

Um das Potenzial aller ÖBB Mitarbeiter:innen für Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, gibt es die Ideenwerkstatt zur Einbringung von Verbesserungsvorschlägen. Damit wollen wir stetig unsere Produkte, Services und Prozesse optimieren. Interne Fachexpert:innen prüfen, welche Ideen in die nächsten Schritte weitergetragen werden. 2022 (Stand per 31.12.2022) wurden 439 Ideen in der Ideenwerkstatt durch Mitarbeiter:innen eingebracht und 110 davon erfolgreich umgesetzt. Durch diese Verbesserungsmaßnahmen gelang es, seit 2015 ein berechnetes Einsparungspotenzial von rd. 18,1 Mio. EUR zu heben.

Forschung und Entwicklung als Grundlage für Innovationen

Eine strategiegeleitete Forschung und Entwicklung steht im Mittelpunkt des Entwicklungsbestrebens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Durch klar definierte Corporate-Research-Areas werden mehrjährige Perspektiven geschaffen und mit zugehörigen, langfristigen F&E-Roadmaps gesteuert. Gemeinsam mit strategischen Partnern aus unterschiedlichen Kompetenznetzwerken positionieren sich die ÖBB als nationaler Leadpartner der Bahnzulieferindustrie und Kernteampartner bei Konsortien. Die Beteiligung an europäischen Forschungsprogrammen hat hohe Priorität, um Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten mit internationalen Partnern zu bündeln. Dies zeigt sich auch in der Initiative „Shift2Rail“. In einem gemeinsamen Bestreben mit anderen europäischen Bahnen, der Industrie und der Europäischen Kommission werden Maßnahmen zusammengefasst, um die Bahn von morgen pünktlicher, zuverlässiger und kosteneffizienter zu machen.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

Die Konzernstrategie und die Gesellschafts- und Geschäftsstrategien der Teilkonzerne sowie der Beteiligungsgesellschaften sind die Grundlage für die Geschäftsentwicklungen der Gesellschaften. Dafür ist die Einhaltung der Geschäftsaufträge und der definierten strategischen Konzernrahmen sicherzustellen sowie die strategischen Handlungsfelder der Teilkonzerne in ihrer Geschäftstätigkeit abzubilden und entsprechend auszuweisen. Für die Erreichung der in der Strategie definierten Ziele sind konkrete Initiativen zu planen und deren Beitrag zur Zielerreichung zu quantifizieren. Dazu ist im Konzern das Transformationsprogramm „Nordstern“ implementiert worden.

Transformationsprogramm „Nordstern“

Im Rahmen des Transformationsprogrammes „Nordstern“ wird mittels methodischer Begleitung kontinuierlich der Fortschritt der Strategieumsetzung nachverfolgt und der Veränderungsprozess sichergestellt. Gleichzeitig wird anhand konkreter Meilensteine den Mitarbeiter:innen des Konzerns der Wandel verständlich gemacht. Das soll sie dabei unterstützen, sich aktiv an der Transformation zu beteiligen.

Im Konzern wurden strategische KPIs (KPI = Key Performance Indicator) definiert und geplant. Sie dienen der weiteren Operationalisierung der Konzern-, Markt- und Funktionalstrategien sowie zur kontinuierlichen Nachverfolgung deren Erreichung. Diese KPIs unterstützen die Konzerngesellschaften in den konkreten Beschreibungen der Ziele. Strategieumsetzung heißt, Initiativen (also Programme und Projekte) zu starten und durchzuführen, die zur Erreichung der Ziele beitragen. Für die weitere Strategieumsetzung wurden und werden alle relevanten Initiativen (Projekte, Programm etc.) mit den strategischen KPIs verknüpft. Dies soll die Ausrichtung der täglichen Arbeit anhand der Strategie verstärken.

Trend.Radar

Die ÖBB müssen selbst die Trends, die das Geschäft und die Branchen bewegen oder in Zukunft beeinflussen könnten, inhaltlich kennen. Fehlt dieses Wissen, fehlt automatisch auch die Basis für ein professionelles Management. Das Entdecken, Analysieren und Bewerten von Trends kann daher nicht ausgelagert werden, sondern muss im Konzern erfolgen. Das Motto lautet: Heute in die Zukunft von morgen investieren.

Deshalb gilt es, sich in regelmäßigen Abständen mit den Veränderungen im Marktumfeld auseinanderzusetzen und die aktuellen Trends und deren Einfluss auf den ÖBB-Konzern im Auge zu behalten. Dabei kommt dem ÖBB Trend.Radar eine große Bedeutung zu. Die Trends „Autonomes Fahren auf der Straße“, „Künstliche Intelligenz“ und „3D-Druck“ wurden und werden laufend von einem internen Team analysiert, evaluiert und bewertet. Für weitere Trends, die auf Basis von Expert:inneneinschätzungen kurz- und mittelfristig für den ÖBB-Konzern relevant sein werden, werden Trendteams zusammengestellt und Trendanalysen angestoßen. Bei Trends, die im Zuge der Trendanalyse der Kategorie „Perform“ zugeordnet sind, kann davon ausgegangen werden, dass sie in den nächsten fünf Jahren für die ÖBB relevant werden.

Daher müssen diese im operativen Geschäft berücksichtigt und durch entsprechende Initiativen adressiert werden.

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2023 bis 2028

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern investiert in den nächsten Jahren rd. 19,0 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Damit kann das größte Bahninfrastruktur-Paket aller Zeiten trotz herausfordernder Rahmenbedingungen auch weiterhin stabil umgesetzt werden. Die Zeitpläne der Projekte wurden dem aktuellen Stand der Projektentwicklung angepasst und fortgeschrieben.

Im Vergleich zum Rahmenplan 2022 bis 2027 wird in den kommenden sechs Jahren noch stärker in den (Um-)Bau von barrierefreien Bahnhöfen investiert werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern kann damit sein Ziel, den Zugang zur Bahn einfach und bequem – also möglichst barrierefrei – zu gestalten, weiter vorantreiben.

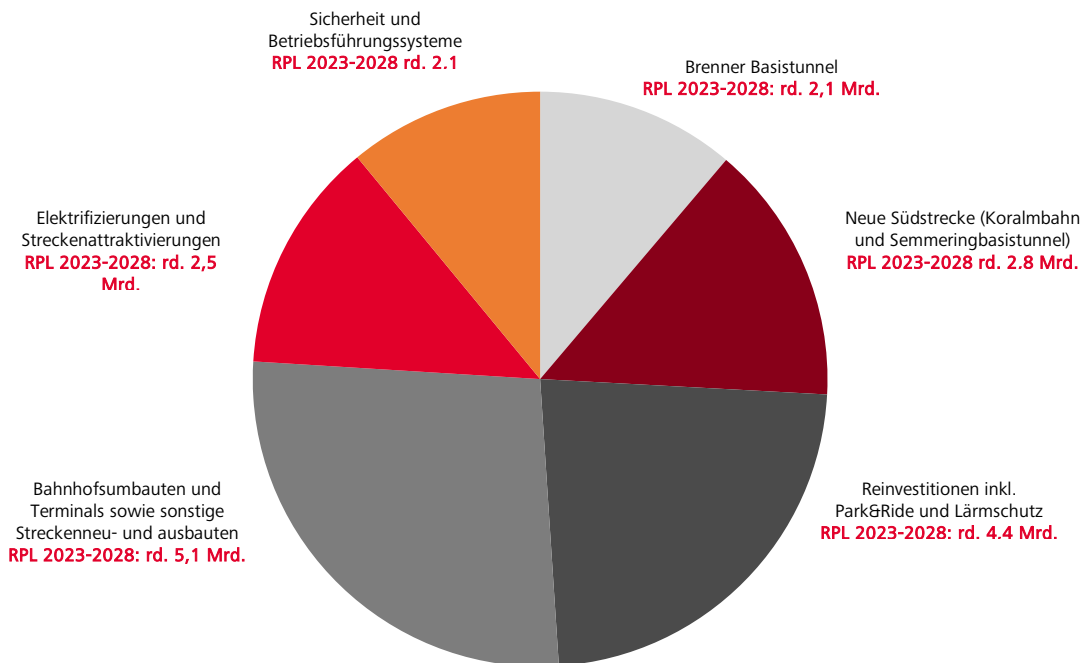
Auch im Gütertransport ist für die kommenden Jahre ein steigendes Interesse zu erwarten, sodass in Zukunft mehr Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Gründe dafür sind unter anderem eine Novelle im Abfallwirtschaftsgesetz und ein überarbeitetes Fördersystem für Anschlussbahnen an Unternehmen. Um die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür weiter zu optimieren, wurden im Rahmenplan 2023 bis 2028 unter anderem Mittel für die Errichtung und Anpassung von Güter-Ladestellen vorgesehen. So wird der Umschlag von Transporten zwischen Straße und Schiene noch attraktiver.

Im Großraum Wien wird zusätzlich in den Ausbau der Bahnhöfe zu multimodalen Mobilitäts-Drehscheiben investiert, das beinhaltet auch die Errichtung von Park & Ride- und Bike & Ride-Angeboten.

Konstant weiterverfolgt wird der Weg sowohl bei den Großprojekten entlang der Südstrecke als auch bei den Regionalbahnen. Die geplanten Attraktivierungen und Elektrifizierungen sind nach wie vor auf Schiene. Auch im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung sind maßgebliche Investitionen vorgesehen, um weiterhin einen effizienten und sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Dazu zählen unter anderem die Weiterentwicklung der elektronischen Stellwerke oder die Aufrüstung des Zugsicherungssystems auf ETCS (European Train Control System). Die automatisierte Betriebsführung ermöglicht eine Ausweitung der Kapazitäten und die Optimierung von Pünktlichkeit und Sicherheit.

Zu Anpassungen kommt es bei der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Schafotenau – Knoten Radfeld. Diese orientiert sich auch an der aktualisierten vorgesehenen Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels (voraussichtlich im Jahr 2032) und ist nun im Jahr 2034 vorgesehen. Die Übergangsphase von zwei Jahren kann durch die Kapazitäten der Bestandsstrecke abgedeckt werden.

Beim viergleisigen Ausbau der Weststrecke im Großraum Linz kommt es durch Anpassungen an die aktuellen Projektentwicklungen zu einer Entflechtung der einzelnen Projekte. Aufgrund der Verfahrenslage beim Ausbau Linz – Marchtrenk (Einsprüche zum eisenbahnrechtlichen sowie naturschutzrechtlichen Bescheid werden aktuell vom Bundesverwaltungsgericht geprüft) wurde die geplante Inbetriebnahme auf 2030 angepasst. Das Projekt Marchtrenk – Wels läuft planmäßig. Dem nachgelagert kann aufgrund der gegenseitigen betrieblichen Abhängigkeiten die viergleisige Durchbindung der Weststrecke zwischen Linz Kleinmünchen und der Ostseite des Linzer Hauptbahnhofs erst im Nachgang, bis 2032, realisiert werden.



Nachhaltigkeit

Energie

Die Eigenproduktion von erneuerbarer Energie wird weiter forciert. Insgesamt sollen bis 2030 zusätzlich 277 GWh aus erneuerbarer Energie produziert werden. Im Bereich Wasserkraft wurde 2021 ein Revitalisierungsprojekt erfolgreich abgeschlossen und zwei Erweiterungsprojekte befinden sich aktuell in Umsetzung. Bis 2030 sollen Fotovoltaik- und Windkraftanlagen jährlich 225 GWh Strom erzeugen. Bezüglich der Errichtung von Fotovoltaikanlagen sollen diese Anlagen auf Freiflächen, Gebäuden, Bahnsteigen, Schallschutzwänden aber auch auf versiegelten oder bereits vorbelasteten Flächen wie flächigen P&R-Anlagen oder Deponien errichtet werden.

Neben dem Ausbau der Solarkraft engagiert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch im Bereich der Windkraft. Im Herbst 2022 wurde die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage in Betrieb genommen.

Überdies wird in den nächsten Jahren der Ausstieg aus fossilen Brennstoffen zur Raumwärmebereitstellung forciert: Ausstieg aus Gas- und Ölheizungen.

Nachhaltigkeitsberichterstattung

Im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung ist die ÖBB-Infrastruktur AG als Unternehmen von öffentlichem Interesse mit einer Vielzahl von Gesetzen, Richtlinien und Verordnungen konfrontiert. Bereits seit dem Geschäftsjahr 2017 wird eine nichtfinanzielle Erklärung im Lagebericht veröffentlicht. Die Anforderungen an die Qualität und Quantität der Nachhaltigkeitsberichterstattung steigen von Jahr zu Jahr, neue EU-Vorgaben für ein nachhaltiges Wirtschafts- und Finanzsystem im Rahmen des Green Deals schaffen das entsprechende Regelwerk. Neben den Vorgaben der EU-Taxonomie-Verordnung zur Klassifizierung von nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten werden durch die Corporate Sustainability Reporting Directive ab dem Geschäftsjahr 2024 zusätzlich noch detailliertere Berichtspflichten (ökonomisch, ökologisch, sozial) eingeführt – unter anderem durch verpflichtende EU-Berichtsstandards. Dadurch soll die Vergleichbarkeit erhöht und damit mehr Transparenz sichergestellt werden.

Digitalisierung

Damit unsere Kund:innen auch in Zukunft die Vorteile der Digitalisierung nutzen können, erprobt die ÖBB-Infrastruktur AG schon jetzt zukunftsweisende Stellwerkstechnologien (cloudfähige Lösungen) und setzt im Bereich der Digitalisierung verstärkt auf Kooperationen mit Partnerbahnen (DACH). Smarte Feldelemente, die Auflösung von begrenzten Stellbereichen sowie hardwareunabhängigere Reinvestitionszyklen werden mittel- bis langfristig einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Life-Cycle-Kosten und geringeren Instandhaltungsaufwendungen leisten.

Mit der Festlegung und Abnahme der Regionalbahnarchitektur 2026+ wurden im Zuge des Innovationsprogramms „Regionalbahntechnik“ die Weichen zur Attraktivierung von Regionalbahnen gestellt. Durch Bündelung innovativer Technologie für Regionalbahnen wird die Kapazität und Wirtschaftlichkeit dieser Strecken optimiert. Das Programm liefert dabei die Grundlagen für einen gesamthaften Sicherungstechnik- und Telematik-Ausrüstungsstandard auf Regionalbahnen. Die wesentlichen Einsparungspotenziale werden insbesondere durch die innovative Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen, den Abbau von Systembrüchen (z. B. durch Einsatz von ETCS L2 Only), die Vereinfachung sicherungstechnischer Systeme sowie der Verwendung moderner Mobilfunksysteme erwartet.

Das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 stellt die Basis jeglicher zukünftigen Automatisierung im sicherheitsrelevanten Bereich des Bahnverkehrs dar. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfolgt das Ziel, ETCS Level 2 flächendeckend im starkbelasteten Streckennetz zu implementieren und so die in die Jahre gekommenen punktförmigen Zugbeeinflussungen (PZBs) sukzessive zu ersetzen. Diese Maßnahme trägt zu einer nachhaltigen Verbesserung der bestehenden Sicherheitsleistung bei.

Die Modernisierung der Planung, Disposition und Abwicklung von AVZ-Leistungen (Leistungen für Anlagen, Verschub, Zugvorbereitung) wird als Prototyp im Projekt „PORTHOS“ erprobt und anschließend umgesetzt. Dadurch werden Medienbrüche reduziert und regelmäßige, manuelle Tätigkeiten minimiert. Das Ziel besteht in der Realisierung einer hochgradig automatisierten Machbarkeitsprüfung und Disposition aller Verschubstandorte mittels standardisierter Schnittstellen. Ebenso werden durch eine neue, prozessoptimierte Softwareumsetzung fünf Altapplikationen abgelöst. Auch die Digitalisierung betrieblicher Prozesse im Bahnbetrieb wird durch hochgradig systemische Unterstützung und die Übermittlung von abfahrtsgenauen Fahrplänen und Zugpapieren via Datenschnittstellen zahlreiche manuelle Tätigkeiten und Medienbrüche reduzieren. Dies ermöglicht den Entfall von Papierausdrucken, eine präzisere Disposition, höhere Taktung sowie höhere betriebliche Sicherheit für Triebfahrzeugführer:innen, da zielgerichtete Informationen vorhanden sein werden.

Um die zunehmende Anzahl an Zugfahrten disponieren zu können, wird eine automatisierte Konflikterkennung sowie -lösung stufenweise in die digitalen Traffic-Management-System-Module der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert. Mit den Entwicklungen aus dem Projekt „AZL – adaptive Zuglenkung“ werden die Konflikte am Schienennetz auf Basis von Echtzeitdaten und mittels intelligenter Algorithmen identifiziert. In einer stufenweisen Umsetzung wird dann die automatisierte Lösung der Konflikte implementiert. Die Information des optimierten Betriebsablaufs wird über definierte Schnittstellen an die Triebfahrzeugführer:innen des jeweiligen Zuges als Fahrempfehlung weitergegeben. Durch diese intelligente Beeinflussung des Zugverkehrs kann die Effizienz weiter gesteigert werden, was sich positiv auf die Betriebsqualität und den Energiebedarf auswirkt.

Im Zuge der Digitalisierung gewinnt auch die Datenerfassung und Datenanalyse von Sensoriken wie etwa von Zuglaufcheckpoints stark an Bedeutung, da diese zunehmend sowohl als Grundlage für predictive Maintenance-Anwendungen und weiteren Optimierungen hinsichtlich Kostenreduktion als auch zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz dienen. Durch digitalisierte Informationen und Lösungen in der ÖBB-Infrastruktur AG wie z. B. dem ÖBB Infra-InfoHub können Informationen auch mit anderen Verkehrsinfrastrukturbetreibern vernetzt werden und bilden so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsmanagement.

Als weiteres wichtiges strategisches Projekt arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG an einer zentralen digitalen Kund:innenplattform, um die EVU-Kund:innen mit einem 360-Grad-Blick noch besser servieren zu können. Mit dieser Plattform werden die Kund:innenprozesse mit den operativen Abläufen in der ÖBB-Infrastruktur verbunden.

Für die Digitalisierung der Geschäftsprozesse wurden die Projekte „DIEP“ (Digital integrierter End2End Prozess) und „Vara“ (Vorhaben-, Auftrag-, Ressourcen- und Abwicklungsmanagement) aufgesetzt. Ziel ist es, mit einem transparenten und standardisierten Datenfluss einen durchgehenden integrierten digitalen Prozess von Planen über Bauen bis zu Betreiben zu schaffen. Dabei werden die lokalen veralteten IT-Tools sowie Medien- und Systembrüche durch eine moderne integrierte IT-Lösung auf Basis von SAP ersetzt. Fokus sind bei dieser Lösung die operativen Mitarbeiter:innen, damit diese zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort und in der richtigen Form die richtigen Daten zur Verfügung haben, die sie für ihre Arbeit benötigen und optimal unterstützen.

Die Umsetzung des digitalen Zwillings der ÖBB-Infrastruktur AG wird weiter vorangetrieben. Eine Echtzeitfähigkeit bedeutet, dass dieser in die operativen Prozesse der ÖBB-Infrastruktur AG integriert werden muss und Daten sofort verfügbar gemacht werden müssen. Sensoriken für die einzelnen Objekte des digitalen Zwillings werden mit den virtuellen Anlagen verknüpft, um zunehmend mehr Wissen und Intelligenz aus den Daten zu schöpfen.

Durch den konsequenten Ausbau des Datennetzes wurden die technischen Grundlagen für die Netzwerksegmentierung (Datennetztrennung) hergestellt. Damit einhergehend ist die Erhöhung der Datennetzsicherheit (Trennung der betrieblichen Netzsegmente von Office-Netzsegmenten), welche durch den bereits umgesetzten Ausbau von Systemen für die Netzwerksicherheit weiter gestärkt wird.

Dies schafft auch die Voraussetzung für eine zunehmende Nutzung von hybriden Cloudservices, die aufgrund der Flexibilität und Skalierbarkeit eine Voraussetzung für zahlreiche Digitalisierungsvorhaben bilden. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet hier gemeinsam mit dem ÖBB-Konzern an den Rahmenbedingungen und Basis für eine zunehmende sinnvolle Nutzung und Management dieser neuen Möglichkeiten.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2023 bis 2028 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kund:innennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Forschung und Entwicklung

Dinge von morgen müssen heute gedacht werden. Mit diesem Auftrag hat es sich die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2022 mehr denn je zur Aufgabe gemacht, mit dem Instrument der Forschung und Entwicklung die Vision der Bahninfrastruktur von morgen zu verwirklichen, wissend um ihre Vorbildfunktion und Vorreiterrolle im Sektor.

Denn ohne Forschung keine Entwicklung und ohne Entwicklung keine neuen Forschungsfelder. Nur durch „am Ball bleiben“ und „thinking outside the box“ kann etwas bewegt werden. Dynamisches und dennoch gleichzeitig strategisches Agieren definieren die Handlungsstränge einer erfolgreichen Forschung und Entwicklung.

Die 2021 etablierte F&E-Strategie #INFRA.F&E_2030 mit der darauf aufbauenden Forschungsroadmap hat im Jahr 2022 so richtig Fahrt aufgenommen. Die definierten Ziele und Entwicklungsfelder wurden weiter ausgebaut und im Alignment mit der Grundsatzstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG #INFRA.mobilitätswende weiterverfolgt. Sechs strategische Stoßrichtungen bilden die Grundpfeiler und Hauptadern entlang derer sich 19 zugehörige operative F&E-Leuchtturminiativen in die einzelnen Kerngebiete auffächern und inhaltlich vertiefen.

Aufbauend auf den definierten Forschungszielen wurden neben vielen anderen F&E-Projekten die drei Topinitiativen Rail4Future, TARO sowie ERJU weiter vorangetrieben bzw. etabliert, die essenziell für das Bahnwesen der Zukunft sind. Diese drei Topinitiativen greifen ineinander und verschränken ihre Interessen, sodass die Vision der zukünftigen Bahninfrastruktur von mehreren Seiten gleichzeitig angesteuert werden kann. Dabei orientieren sich die Forschungsaktivitäten dort, wo Europa thematisch durch Harmonisierung, Regulierung und TSIs den Takt angibt, auch weiterhin in Zusammenarbeit mit Wissenschaft, Industrie und Bahnsektor in europäischen Forschungsinitiativen wie z. B. Shift2Rail und Europe's Rail Joint Undertaking.

Im Rahmen des Projektes „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance“, das im April 2021 offiziell begonnen hat und welches sich zur Aufgabe gemacht hat, die Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn voranzutreiben, wurde im März 2022 ein großes hybrid aufgesetztes Knowledge-Sharing-Event veranstaltet. Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Vertreter:innen von Fördergebern wie BMK, FFG, den Ländern Wien und Steiermark sowie Vertreter:innen von Forschungseinrichtungen und Universitäten diskutierten über aktuelle Herausforderungen und zukünftig erforderliche Schritte für das Design und die Entwicklung der Bahninfrastruktur von morgen. Video-Grußbotschaften von BM Frau Gewessler (BMK) und BM Frau Schramböck (BMW) wurden übermittelt. Im Oktober 2022 wurde das Vorhaben mit der Auszeichnung „ICT Digitale Juwelen“ gewürdigt. Die Auszeichnung überreichte Staatssekretär für Digitalisierung Florian Tursky in feierlichem Rahmen.

Beim Projekt „TARO – Towards Automated Railway Operations“ liegt der Fokus auf Regionalbahntechnik, der Automatisierung des Verschubs sowie auf der Etablierung einer Digital-Twin-Infrastruktur. Weiterführende Erkenntnisse daraus umfassen konkrete Vorstufenprojekte für Automated Train Operation (ATO).

Die Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG an der europäischen Bahnforschungsinitiative „Europe's Rail Joint Undertaking“ (ER-JU) hat im Jahr 2022 richtig Fahrt aufgenommen. Das ER-JU mit einem Projektvolumen von rd. 1,2 Mrd. EUR bis 2031 und der Zusammenarbeit von 25 europäischen Partnern aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung setzt einen wichtigen und europäisch abgestimmten Schritt in Richtung Weiterentwicklung des Systems Bahn und zur Schaffung einer integrierten und interoperablen europäischen Gesamtlösung. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird sich ab 2023 in vier Forschungsfeldern mit großvolumigen Projekten einbringen: KI-basierte Konflikterkennung und -auflösung in Echtzeit, ETCS Level 3 Full Moving Block, Automatisierung Vershub, Cost-efficient wayside Assets.

Unterstützt in ihren Forschungsvorhaben wird die ÖBB-Infrastruktur AG von nationalen und internationalen Forschungsprogrammen. Enge Zusammenarbeit auf nationaler Ebene besteht vor allem mit dem BMK und der FFG durch Beteiligung von individuell geförderten Projekten sowie Teilnahme am Förderprogramm „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies“ und der Forschungsinitiative Verkehrsinfrastrukturforschung VIF.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat erstmals einen Jahresbericht retrospektiv zu ihren Forschungsaktivitäten 2021 erstellt, um sowohl nach innen als auch nach außen transparent Einblick in aktuelle Forschungsprojekte zu geben.

Mit Stichtag 31.12.2022 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 80 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch jene Einzelprojekte, die im Rahmen der Forschungsinitiativen Verkehrsinfrastrukturforschung VIF, Shift2Rail, TARO und Rail4Future verfolgt werden.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 24,5 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2025 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

Die nachfolgend auszugsweise beschriebenen F&E-Initiativen, die sich teilweise aus mehreren, aber in sich zusammenhängenden Einzelprojekten aufbauen, werden im Kontext mit den F&E-Leuchtturminiativen, die im Zuge der strategischen Forschungsstoßrichtungen erarbeitet wurden, vorgestellt.

Automatisierung und Digitalisierung stellt eine, wenn nicht sogar die größte Herausforderung des Bahnwesens der Zukunft dar. Sowohl auf technischer als auch menschlicher Ebene. Diese Prozesse auch zusätzlich in Hinblick auf Vereinheitlichung auf europäischer Ebene sowie in Anbetracht des voranschreitenden Klimawandels durchführen – ohne den Blick darauf zu verlieren, was im Moment aktuell ist –, macht das gesamte Vorhaben hochkomplex und ist genau das, was Forschung und Entwicklung als interessantes Spannungsfeld ausmacht.

Komponenten und Materialien

Als zwei Leuchtturminiativen der Stoßrichtung „Schlüsselkomponenten der Infrastruktur“ beschäftigen sich Forschungsvorhaben innerhalb dieser Sektoren mit der Weiterentwicklung von Grundbaustoffen und Einzelkomponenten des Schienenwesens.

Vor allem beim Thema „Beton als Basiswerkstoff“ wurden viele Forschungsinitiativen gestartet. Das Thema „Nachhaltigkeit“ spielt auch hier eine große Rolle und die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt sich der Aufgabe an, aktiv nach energiearmen Alternativen zu suchen. Das Forschungsprojekt „ERESCON III“ ging im Jahre 2022 in die bereits dritte Runde, wo bereits erwirtschaftetes Know-how bei der (Weiter-)Entwicklung von ECO-Beton angewendet wurde. Konkret wurden neuartige Betonsorten und deren Zusammensetzung und Eigenschaften überprüft und eine Auswahl geeigneter, lokal verfügbarer Stoffe getroffen sowie die wissenschaftliche Bewertung der neu entwickelten Rezepturen untersucht.

Auch das Forschungsprojekt „DaBeFoNa“ – Nachweiskonzepte für dauerhafte Betone – schlägt in dieselbe Kerbe. Nicht die Entwicklung, sondern die Überprüfung der Empfindlichkeit des CO₂-reduzierten Bindemittelsystems in Bezug auf die Dauerhaftigkeit und in weiterer Folge der Instandhaltungsmaßnahmen steht hier im Fokus.

Die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes ist die Kernaufgabe des Bahnwesens. Gerade Instandhaltungsmaßnahmen können den Bahnbetrieb beeinträchtigen. Minimierung dieser Maßnahmen durch Lebensdauererlängerung einzelner Schienenkomponenten macht ebenfalls einen essenziellen Teil der aktuellen Forschungsprojekte aus. Im Sommer 2022 startete das Projekt „NONIS“. Durch Neuentwicklung optimierter und nachhaltiger Isolierstöße wird sich dieser Problematik angenommen. Defekte Isolierstöße führen, gerade in urbaner Umgebung mit vielen Weichen, zu Störungen des Betriebsablaufs und zu Verzögerungen im Zeitplan auf Kosten der Pünktlichkeit und Kund:innenzufriedenheit.

Klimaresilienz und Energieeffizienz

Umwelteinflüsse hatten immer schon große Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Um für neue und herausfordernde Gegebenheiten in puncto Klima und Naturgefahren gewappnet zu sein, rüstet die ÖBB-Infrastruktur AG bezüglich Früherkennungs- und Frühwarnsysteme auf. Gemeinsam mit der UBIMET und der Universität für Bodenkultur hat die ÖBB-Infrastruktur das Projekt „KlimZug“ ins Leben gerufen. Ziel dieses Projektes ist es, den Ausbau des ÖBB Wetterwarnsystems mittels einer Art künstlichen neuronalen Netzes durch die Einspeisung meteorologischer Daten zu veranlassen.

Auch bezüglich alternativer Antriebe und deren Energieversorgung beschäftigt sich die F&E im Rahmen des Projektes „AADE“. Der zukünftige Energiebedarf durch Verkehr und Transport wird untersucht und geeignete Lösungen zur Energiebereitstellung gegenübergestellt. Die Innovation des Projekts liegt dabei in der umfassenden Betrachtung von Entwicklungen und Technologien aus dem Verkehrs- und Energiebereich und deren mögliche Implementierung mit gegebenenfalls notwendigen Adaptierungen in das bestehende Netz.

Zugvorbereitung und Vershub

Das Projekt „TARO“ beschäftigt sich mit dem Vershub der Zukunft, gleichzeitig wird dieses Thema durch die europaweite Einführung einer digitalen, automatischen Kupplung (DAK) mit integrierter Strom- und Datenbusleitung (DAK Stufe 4) dargestellt. Diese ersetzt langwierige händische Kupplungsprozesse und ermöglicht ausreichende Stromversorgung und eine sichere Datenleitung im Güterzug. Sie dient damit als Enabler-Funktion für die Automatisierung von Betriebsabläufen und ermöglicht, die Zugintegrität von Güterzügen zu überprüfen – an jedem Standort, zu jeder Zeit, europaweit.

Arbeitsplatz der Zukunft

Die 19 Leuchtturminitiativen wurden um eine weitere Initiative erweitert – Arbeitsplatz der Zukunft. Den anstehenden Generationenwechsel und den somit bevorstehenden Wissenstransfer von einer Expert:innenebene auf die Fachkräfte von morgen wird die ÖBB-Infrastruktur AG in den kommenden Jahren auf allen Ebenen spüren.

Weiterhin gilt es, den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als einen der größten und besten Arbeitgeber des Landes zu halten und im Idealfall sogar zu verbessern.

Dieser Task ist auch bei der F&E angekommen. Gemeinsam mit den diversen Geschäftsbereichen findet Brainstorming in allen erdenklichen Bereichen statt. Im Jahr 2022 konnte das Projekt „MaximizeMe“ ins Leben gerufen werden, das gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut, der TU Wien und der Pilotfabrik neuartige Methoden für Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten erarbeitet, bei gleichzeitiger Beachtung von Inklusion- und Diversitätsförderungszielen am Arbeitsplatz. Auch hier spielt die Digitalisierung eine wichtige Rolle, die in diesem Bereich nicht mehr wegzudenken ist.

Im Herbst 2022 startete das Projekt „ZuZugLeben“, das sich der Entwicklung eines Zukunftsbildes für ÖBB Wohnsiedlungen und dessen Umsetzung widmet. Gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Immobilien wickelt die F&E das vom Klima- und Energiefonds im Rahmen der Smart-Cities-Initiative „Leuchttürme für resiliente Städte 2040“ geförderte Projekt ab.

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2022 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 18,4 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

Unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sind vor allem die Teilkonzernmuttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft („ÖBB-Personenverkehr AG“), die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft („Rail Cargo Austria AG“) und die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft („ÖBB-Infrastruktur AG“).

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit der Gesellschaft rd. 246,1 Mio. EUR (Vj: rd. 352,6 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 16,7 Mio. EUR (Vj: rd. 17,2 Mio. EUR) verrechnet.

Im Jahr 2022 wurde ein Bürogebäude angemietet, das teilweise mittels eines Sublease-Vertrags an übrige Gesellschaften des ÖBB-Konzerns weitervermietet wurde, daraus ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 106,0 Mio. EUR, die mit rd. 6,3 Mio. EUR die ÖBB-Personenverkehr AG betreffen.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2022 Gesamterträge in Höhe von rd. 117,5 Mio. EUR (Vj: rd. 88,7 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH

Mit der Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH wurden im Berichtsjahr Gesamterträge in Höhe von rd. 13,8 Mio. EUR (Vj: rd. 11,8 Mio. EUR) erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 44,8 Mio. EUR (Vj: rd. 74,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogenen Leistungen in Höhe von rd. 25,8 Mio. EUR (Vj: rd. 30,1 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit der Gesellschaft rd. 187,9 Mio. EUR (Vj: rd. 184,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: rd. 18,0 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit der Gesellschaft rd. 38,9 Mio. EUR (Vj: rd. 33,8 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 42,2 Mio. EUR (Vj: rd. 34,1 Mio. EUR) verrechnet.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit der Gesellschaft rd. 24,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18,718,718,7 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 124,2 Mio. EUR (Vj: rd. 98,3 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 15,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8,4 Mio. EUR) aktiviert.

Im Jahr 2022 wurde ein Bürogebäude angemietet, das teilweise mittels eines Sublease-Vertrags an übrige Gesellschaften des ÖBB-Konzerns weitervermietet wurde, daraus ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 106,0 Mio. EUR, die mit rd. 90,0 Mio. EUR die ÖBB-Business Competence Center GmbH betreffen.

F. Chancen- und Risikobericht

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern. Das soll bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale absichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind die fortgeschriebenen Bewertungen oder Erfahrungswerte.

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Daher erfolgt die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen.

Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- und Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik ist die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist.

Ukrainekrise

Angeichts der geopolitischen Entwicklungen, vor allem in der Ukraine, führte das zentrale Risikomanagement des ÖBB-Konzerns im Berichtszeitraum zusätzlich zur regulären Risikoinventur konzernweite Ad-hoc-Analysen durch. Maßnahmen wurden definiert und mit Unterstützung der in der ÖBB-Holding AG eingerichteten Krisenkoordination durchgeführt. Darüber hinaus wurden konzernweite Maßnahmen zur Vermeidung von Sanktionsverstößen gesetzt. Dem Aufsichtsrat wurde über Risiken sowie der eingeleiteten Maßnahmen berichtet.

Die für den ÖBB-Konzern relevanten Ungewissheiten und Auswirkungen der aktuellen Situation lassen sich wie bisher den bereits bestehenden Risikokategorien zuordnen. Als wesentliche Unsicherheiten mit potenziell hohen Auswirkungen wurden u. a. identifiziert (Auswahl):

- Gestiegene Marktrisiken
- Margenreduktion durch gestiegene Energiebeschaffungskosten
- Steigende Beschaffungskosten für Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen
- Engpässe bei Lieferungen von Erdgas nach Österreich und dadurch bedingtes Inkrafttreten staatlicher Energielenkungsmaßnahmen
- Probleme bei den allgemeinen Lieferketten
- Cybersecurity

Prozess Chancen- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Einzelrisiken und -chancen werden in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform geprüft. In Folge wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage werden dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt.

An den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates werden einerseits die jeweils aktuellsten Chancen- und Risikoreports, andererseits die Ergebnisse der Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Chancen- und Risikomanagementsystems durch den Wirtschaftsprüfer, die im Zuge der Jahresabschlussprüfung gemäß Regel 14.3.8.5 des Public-Corporate-Governance-Kodex überprüft werden, jährlich berichtet. Somit soll gewährleistet sein, dass sich der Aufsichtsrat ein kontinuierliches Bild von der Effizienz und der Effektivität des implementierten Systems machen kann. Der regelmäßige Dialog mit dem Prüfungsausschuss bietet darüber hinaus die Möglichkeit, neue risikobezogene Themen top down zu identifizieren und im Rahmen des Risikomanagements weiterzubehandeln. Um formal eine stärkere Verzahnung risikonaher Funktionen (Risikomanagement, IKS, Compliance, Prozessmanagement etc.) voranzutreiben, wurde 2017 zudem ein „Governance, Risk and Compliance“-Komitee eingerichtet.

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist zur Sicherstellung des professionellen Umgangs mit Chancen und Risiken sowie zur laufenden Umsetzung des Risiko- und Chancenmanagementprozesses die Funktion eines Konzern-Risikomanagers eingerichtet: Er ist für den Chancen- und Risikomanagementprozess im Konzern bzw. in der Gesellschaft verantwortlich. Im Konzern führt er die Chancen- und Risikokonsolidierung und -aggregation durch und ermittelt dessen Gesamt-Chancen- und Risiko-Position, die jeweils mit den Risikoakzeptanz- und Risikotragfähigkeitsgrenzen abgeglichen wird. Gegebenenfalls werden daraus weiterer Handlungsbedarf abgeleitet und Maßnahmen initiiert. Der Risikomanager berichtet an den Vorstand sowie an den Konzern-Chancen- und Risikomanager, er legt den Chancen-/Risikobericht inkl. der Risikopriorisierung sowie der relevanten Steuerungs-Maßnahmen vor und übernimmt Beratungs- und Schulungsaufgaben. Darüber hinaus sind in allen Geschäftsbereichen, Stabstellen und in allen wesentlichen Beteiligungen dezentrale Risikomanager und -ansprechpartner definiert, welche die risikoverantwortlichen Führungskräfte („Risk Owner“) bei der Erfassung der Chancen und Risiken im jeweiligen Verantwortungsbereich unterstützen.

Die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keine bestandsgefährdend sind, verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Vor dem Hintergrund einiger sehr dynamischer und schwer vorhersehbarer Entwicklungen, insbesondere der Ukraine-Konflikt, Rohstoff- und Energiepreise, die Geldpolitik der Notenbanken und die Zinsentwicklung sowie eventuelle Lieferengpässe in Asien und geopolitischer Dynamiken ist das Erreichen strategischer Ziele mitunter risikobehafteter als in den Vorjahren. Den sich immer dynamischer gestalteten Umfeldentwicklungen wird innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns insofern entgegengetreten, dass neben der strategischen Neuausrichtung unter dem Titel „#INFRA.mobilitätswende“ auch das konzern-initiierte Programm „Nordstern“ sowie das Transformationsprogramm weiterlaufen. Mit beiden Programmen bereitet sich das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken vor, die sich aus den derzeitigen Gegebenheiten und Herausforderungen, insbesondere aus den Entwicklungen auf dem Energiemarkt und sämtlichen daraus direkt oder indirekt resultierenden Folgen, aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren, ergeben. Zudem soll das Fundament der operativen Exzellenz gestärkt werden. Für die definierten Maßnahmen zur Umsetzung der Initiativen, die in der Budget- bzw. Mittelfristplanung eingearbeitet wurden, wird ein regelmäßiges Monitoring durchgeführt.

Beim Auftreten weiterer COVID-19-Wellen bzw. von Pandemien im Allgemeinen könnten die Auswirkungen sämtlicher angeordneter Maßnahmen der Behörden (v. a. zeitlich limitierte Entgeltreduktionen bzw. Entgelterlass) mittelfristig zu einer Verschlechterung des Ergebnisses und der Liquidität führen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Monate zur Bewältigung der Pandemie wirken jedoch risikomindernd.

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet. So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Klimarisiken haben auf die Eigenerzeugung von Bahnstrom mitunter hohen Einfluss – durch ein Trockenjahr kann sich zwischen der Eigenerzeugungsprognose und der tatsächlichen Erzeugung eine nicht unerhebliche Differenz ergeben. Dadurch müssen Minderungen auf dem Markt gedeckt werden, wobei bei einem Trockenjahr tendenziell auch mit höheren Preisen zu rechnen ist – durch die Energiepreisentwicklungen des letzten Jahres wäre ein Risikoeintritt mit entsprechend gestiegenen Auswirkungen verbunden. Diesem Risiko begegnet man u. a. durch Speicheroptimierung und einer rollierenden Beschaffungsstrategie, um die Auswirkungen im Falle des Risikoeintritts möglichst gering zu halten. Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallsicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kund:inneninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, u. a. bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB Mitarbeiter:innen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Um auf die Auswirkungen eines Blackouts infrastruktureitig besser vorbereitet zu sein, wurden einerseits spezifische Störfallkonzepte im Betriebs- und Energiebereich erstellt, andererseits Blackout-Krisenstabsübungen durchgeführt. Zweck der Krisenstabsübung ist es, Abläufe zu simulieren und etwaige Schwachstellen aufzuzeigen. Ein konzernübergreifendes Projekt zur Blackout-Vorsorge unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde 2022 initiiert bzw. umgesetzt. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft. Aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf russische Gaslieferungen wurde unter Federführung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ein stufenweiser Notfallplan entwickelt (in Hinblick auf einen Gaslieferstopp bzw. einen Energielenkungsfall) und im Oktober konzernweit in Kraft gesetzt. Zielsetzung ist, dass bei Bedarf durch zielgerichtete Maßnahmen der Bahnverkehr auch mit reduzierter Energieverfügbarkeit aufrechterhalten werden kann.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch die von der Ukraine-Krise getriebenen Unsicherheiten in Bezug auf Konjunkturentwicklung und die damit verbundenen Transportmengen im Güterverkehr (höhere Energiepreise bedeuten einen Rückgang der industriellen Produktion), durch steigenden Wettbewerb, durch verschärften Kostendruck (durch hohe und volatile Strompreise) und regulatorische Sachverhalte (regulatorische Verfahren in Bezug auf Infrastrukturbenützungsentgelte bzw. Bahnstromnetzentgelte). Die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken ebenso wie rollierende Energiebeschaffung, um Kund:innen wettbewerbsfähige Preise bieten zu können. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kund:innen zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kund:innen weiter auszuschöpfen.

Personal, Führung und Organisation

Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung der Inflation führen zu Risiken in Bezug auf geplante Gehaltsvalorisierungen, da es jährlich zu planabweichenden Gehaltsabschlüssen kommen kann. Um diesem Risiko zu begegnen, wurden bereits diverse Kompensationsmaßnahmen entwickelt, um bei Schlagendwerden dieses Risikos entsprechend reagieren zu können und die Ergebniseffekte möglichst gering zu halten.

Auch wenn derzeit die Lage weit weniger entspannt ist als im Vorjahr, kann die Ansteckung von Mitarbeiter:innen mit dem Coronavirus nach wie vor zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken strenge Hygiene- und Abstandregelungen sowie organisatorische Maßnahmen wie z. B. Besucherbeschränkungen, ein weiteres Impfangebot im Konzern, Reduktion von Teilnehmer:innen bei Präsenzmeetings und verstärkte Reinigung je nach Ampelschaltung (siehe Erläuterung nachfolgend bei „Recht und Haftung“). Steht die Ampel in einer Region auf Rot, erfolgt die Dienstübergabe in Betriebsführungszentralen virtuell, es besteht Maskenpflicht (außer am Arbeitsplatz), es gilt eine weitgehende Homeoffice-Regelung, es gibt keine Präsenzbesprechungen u. v. m. Innerhalb Europas wird aktuell von keinen weiteren Beeinträchtigungen für die wirtschaftliche Entwicklung im Prognosehorizont ausgegangen. Darüber hinausgehende Effekte aus allgemeinen Annahmen zu möglichen Pandemierisiken finden jedoch nach wie vor im Chancen- und Risikomanagement Berücksichtigung.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen, wie z. B. Effizienzsteigerungen oder Recruiting und Wissenstransfer, Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes Monitoring.

Finanzen / Rechnungswesen

Nahezu alle Energie-Absicherungsgeschäfte der ÖBB-Infrastruktur AG gelten gemäß IFRS 9 als Derivat. Der überwiegende Teil der Absicherungsgeschäfte kann unter der Voraussetzung, dass der Bezug garantiert ist, als Cashflow Hedge dargestellt werden, und die Bewertung zum Fair Value ist damit nicht GuV-wirksam (das ist bei rd. 90% des Portfolios gegeben). Ein kleiner Teil der Planeinkaufsmenge muss aufgrund von Schwankungen der Eigenerzeugung bzw. des tatsächlichen Verbrauchs ergebniswirksam zum Fair Value bewertet werden. Mit hohen Volatilitäten an den Energiemärkten (mit teilweise extremen Preisschwankungen innerhalb von wenigen Tagen, wie sie z. B. im 3. Quartal 2022 festzustellen waren), gehen je nach Marktentwicklung entsprechende Bewertungsrisiken / -chancen einher, die als „Bilanzierungsrisiko Strom“ erfasst sind.

Recht und Haftung

Der „Code of Conduct“ enthält und regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Durch diesen Kodex wird das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert. Das 2013 eingerichtete Compliance-Team arbeitet vor allem in diesem Risikofeld als Teil eines Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Das dient in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr.

Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – zu erhöhten Systemkosten führen (wie z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz kann ein Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten seiner Mitarbeiter:innen oder Entscheidungsträger:innen verantwortlich gemacht und bestraft werden. Das gilt auch für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Diesem Risiko gilt es zu begegnen. So werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert. Des Weiteren werden etwa im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen, ebenso wie mit der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den „Code of Conduct“. Entsprechende Schulungen und die Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche dienen ebenfalls einer Risikominimierung.

Einkauf und Beschaffung

Risiken ergeben sich vor allem aus den erheblichen Preissteigerungen auf den Energiemärkten im abgelaufenen Jahr – Preisrisiken, Kreditrisiken und auch Bewertungsrisiken begegnet man neben dem Ausbau der Eigenerzeugung durch risikominimierende Beschaffungs- und Marktstrategien im Energiebereich, die im Kontext der Preisentwicklungen und -volatilitäten gründlich evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden. Insbesondere liegen die vertraglichen Regelungen mit den Kunden im Fokus – hohe und sehr volatile Strompreise erfordern verbindliche Abnahmemengen. Andernfalls wäre das kundenseitig verursachte Verbrauchsrisiko (Mengen- und Preiskomponente) für die ÖBB-Infrastruktur AG nicht tragbar.

Nach den COVID-19-bedingten Lieferengpässen, Kosten- bzw. Preissteigerungen u. a. bei einzelnen Bauprodukten bzw. Komponenten und der leichten Erholung Ende 2021 sind seit Beginn des Jahres 2022 bzw. des Ukrainekrieges wieder steigende Preise bzw. ein zunehmendes Risiko für Lieferengpässe festzustellen. Durch eine konzernweit eingerichtete Taskforce unter dem Lead des strategischen Konzerneinkaufs (ÖBB-Holding AG), die sich speziell mit den Folgen der Ukrainekrise beschäftigt, durch eng getaktetes Monitoring und zielgerichtete Steuerungs- und Substitutionsmaßnahmen konnten die Auswirkungen auf den Betrieb bislang reduziert werden. Weitere Auswirkungen werden laufend evaluiert und bestmöglich antizipiert, um z. B. etwaige terminliche und finanzielle Konsequenzen auf Bauprojekte frühzeitig zu bewerten und bestmöglich zu kompensieren. Die erheblichen Preissteigerungen auf den Energiemärkten werden mitunter erst zeitverzögert auf andere Preisindizes einwirken, sodass Risiken für planabweichende Preisvalorisierungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern, werden laufend eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt, zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume) ebenso wie zur Erhöhung der Vertraulichkeit (u. a. Awareness-Schulung der Mitarbeiter:innen) und der Integrität der Daten (z. B. Back-up-Sicherungen). Neben den technischen Absicherungen sorgt der „Chief Information Security Officer“ des Konzerns für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Diese Aufgabe erfüllt der „Chief Information Security Officer“ gemeinsam mit den Ansprechpersonen in den Teilkonzernen und Gesellschaften. Die Security-Governance muss gewährleisten, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden – z. B. durch Schadsoftware – oder identifizierte Risiken gemindert werden. Um der verstärkten Bedrohungslage für Cyberangriffe entgegenzutreten, wurde das Programm „Information Security Next Level“ ins Leben gerufen, in dem es um die Erstellung eines detaillierten Regelwerkes zur Informationssicherheit inklusive zugehöriger Prozesse, die Gewährleistung der Umsetzung des NIS-Gesetzes (NISG-Audit wurde bereits erfolgreich abgeschlossen), die Sicherstellung einer vollständigen und nachhaltigen Assesterfassung von IT / OT sowie um die Umsetzung der Konzernprojekte TOM (Target Operating Model) und PROTECT+ geht.

Tochtergesellschaften und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden. Im Immobilienbereich sind die Verwertungserlöse und die exakten Realisierungszeitpunkte von den jeweiligen Marktentwicklungen abhängig. Die Risikosteuerung erfolgt frühzeitig schon in der Verhandlungsgestaltung sowie durch gezieltes Portfoliomanagement.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist in der Bilanz ersichtlich. Es handelt sich hierbei um Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen sowie Leistungen, Finanzanlagen und Wertpapiere. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

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

Das letzte im ÖBB-Infrastruktur-Konzern eingesetzte Finanzderivat ist ein strukturiertes Derivat mit einem Nominale von rd. 20,0 Mio. EUR und wurde im aktuellen Berichtsjahr aufgelöst.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften durch – auf Basis deren Auftrags und nur nach deren Zustimmung. Die ÖBB-Holding AG hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen. Es umfasst u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken sowie die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten. Oberste Priorität bei allen Finanzaktivitäten nimmt der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht das völlige Ausschließen finanzieller Risiken. 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-Infrastruktur-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte. Diese können über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Eine konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften ist eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine hinreichende Diversifizierung der Kreditgeber.

Zinsänderungsrisiko

Risiken aus Marktzensänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur 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. Derzeit bestehen keine derartigen Derivate.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner. Die Risiken beziehen sich vorwiegend auf Geldmarktgeschäfte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Veranlagungen, barwertig positive Commodity Derivate. Dem Kontrahentenrisiko-Management unterliegen Limits, die für jeden Finanzpartner individuell vergeben und täglich auf Einhaltung überprüft werden.

Rohstoffrisiko

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt eigene Wasserkraftwerke. Sie trägt die technische, wirtschaftliche und rechtliche Verantwortung für die Energieanlagen und leitet das energiewirtschaftliche Kompetenzzentrum für die Energiebeschaffung der ÖBB. Energieanlagen sind Kraftwerke, Frequenzumformer, Unterwerke sowie Hauptversorgungsanlagen und Leitstellen. Das Risikomanagement im Energiebereich wird direkt durch die ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt.

Rd. zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) werden am Strommarkt beschafft. Daher ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind, da auch die Preise, die an Kund:innen verrechnet werden, bis 30.09. des Jahres vor Lieferbeginn fixiert werden. Die Preisabsicherung erfolgt über den Abschluss von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen von Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. 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.

Internes Kontrollsystem

Das interne Kontrollsystem bildet einen wesentlichen Bestandteil der unternehmensweiten Risikosteuerung und trägt durch die systematische Steuerung prozessbezogener Risiken durch die zielgerichtete Implementierung risikomindernder und regelmäßig überwachter organisatorischer Kontrollmaßnahmen unterstützend zur Erreichung der Gesellschaftsziele sowie zur Sicherung und zum Schutz des Gesellschaftsvermögens bei. Für eine regelkonforme Finanzberichterstattung unterstützt es darüber hinaus die Zuverlässigkeit der Rechnungslegungsprozesse.

Das IKS umfasst folgende Elemente: Identifikation, Analyse, Bewertung, Steuerung, Wirksamkeitsüberwachung, Dokumentation und Kommunikation von IKS-relevanten Prozessen, Risiken und Kontrollen sowie die Überwachung dieser Aktivitäten.

Das vom Vorstand eingerichtete interne Kontrollsystem orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Dieses stellt ein anerkanntes Konzept zur Ausgestaltung eines internen Kontrollsystems zur Verfügung. Der Umfang und die Ausrichtung des IKS entsprechen den unternehmensspezifischen Anforderungen sowie den Vorgaben des ÖBB-Konzerns.

Zielsetzung

Zielsetzungen des IKS sind die Regelkonformität der Finanzberichterstattung (Financial Reporting), die Förderung der betrieblichen Effizienz (Operations) und die Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen und interner Richtlinien (Compliance). Durch die Identifizierung und Bewertung von Risiken, die diese Zielsetzungen gefährden und die Implementierung risikoreduzierender Kontrollen, wird hinreichende Sicherheit für die Erreichung dieser Ziele gewährleistet.

Organisation und Umsetzung

Neben den gesetzlichen Bestimmungen und den gesellschaftsspezifischen Anforderungen an das IKS der Gesellschaften, sind im ÖBB-Konzern Mindeststandards und Prozesse für das IKS durch zentrale Richtlinien geregelt. Diese werden von der ÖBB-Holding AG erstellt und regelmäßig den aktuellen Konzernanforderungen angepasst. Für die Konzerngesellschaften ist die Umsetzung dieser Richtlinien verpflichtend. Diese Richtlinien enthalten neben der Festlegung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten auch Methoden für die Festlegung des Anwendungsbereichs des IKS, der Identifikation und Bewertung von Risiken und der Dokumentation und Überwachung von Kontrollen.

Sicherstellung der Wirksamkeit

Das IKS wird durch periodische Evaluierungen der Risiken und der Kontrollen an geänderte Anforderungen angepasst und weiterentwickelt. Zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Kontrollen werden diese in regelmäßigen Abständen mittels IKS-Tests überwacht. Dabei wird die ordnungsgemäße Ausführung der zu testenden Kontrollen anhand von Nachweisen überprüft. Im Falle von festgestellten Abweichungen werden Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet, um die risikoreduzierende Wirkung der Kontrolle wiederherzustellen.

Ergänzend zu den IKS-Tests wird das IKS durch die Konzernrevision punktuell im Zuge ihrer Prüfungstätigkeiten geprüft. Die Prüfung des IKS im Rechnungslegungsprozess ist fixer Bestandteil der Abschlussprüfung durch die Wirtschaftsprüfer:innen. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht die Wirksamkeit des IKS auf Basis einer regelmäßigen Berichterstattung durch den Vorstand.

G. Nichtfinanzielle Erklärung

G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Die Bahn war von Beginn an Treiberin des technischen Fortschrittes und der Urbanisierung. Auch heute ermöglicht die ÖBB-Infrastruktur AG durch ihre Investitionen in und den Betrieb der Schieneninfrastruktur eine nachhaltige Mobilitätsalternative. Nachhaltig steht dabei für die gesellschaftliche, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit. Letztere bezieht sich auf das wirtschaftliche Handeln als Grundlage für einen dauerhaften Wohlstand.

Die Investitionen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wirken sich positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung aus, sowohl in der Bauphase als auch durch verbesserte Erreichbarkeit und höheren Komfort in der Betriebsphase. Studien zeigen: Ein investierter Euro führt zu einer Wertschöpfung von zwei Euro in der österreichischen Volkswirtschaft. In der Bauphase generiert eine Investition von einer Milliarde EUR rd. 15.000 Beschäftigungsverhältnisse, und die verbesserte Erreichbarkeit ab Inbetriebnahme sichert und erzeugt weitere Tausende Beschäftigungsverhältnisse, fördert die Interaktion zwischen den Regionen und stärkt ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein starker Partner und Motor für die heimische Wirtschaft. Gleichzeitig ist er einer der größten Auftraggeber der österreichischen Bau- und Bahnindustrie mit einer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beschäftigt mehr als 18.000 Menschen direkt, sichert mit seinen Aufträgen und deren Wertschöpfung weitere Arbeitsplätze außerhalb des Konzerns und bietet überdies Jobs mit Sinn und Perspektive. Von den Aufträgen für Neubauprojekte und Modernisierungen profitieren österreichische Klein- und Mittelbetriebe überproportional.

Konzernweit werden unter anderem folgende Ziele verfolgt:

- Netzausbau auf rd. 10.000 Gleis-km (Basis Rahmenplan 23-28) bis 2030
- Steigerung der Kapazität auf 200 Mio. Zug-km bis 2030
- Erhöhung des Containerumschlags auf rd. 688,5 Tsd. intermodale Transporteinheiten bis 2028

Das wichtigste Kernwerkzeug zur Umsetzung dieser Ziele ist der Rahmenplan. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den kommenden sechs Jahren laut Rahmenplan 2023 bis 2028 jährlich rd. 3,0 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investieren. Damit werden nicht nur Werte für den öffentlichen Verkehr und die Grundlage für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen, sondern auch der Wirtschaftsmotor Österreich angekurbelt. Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind ein gutes Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte von Städten werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke, die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal, der Brenner Basistunnel oder die im Bau befindliche Südstrecke mit Semmering-Basistunnel und Koralmstrecke.

In den Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2022 rd. 524 Tsd. (Vj: rd. 533 Tsd.) Intermodale Transporteinheiten (ITE) umgeschlagen. Der Umsatz konnte im Vergleich zum Vorjahr um 9,3% gesteigert werden. Mit diesen wichtigen Knotenpunkten zwischen Schiene und Straße ermöglicht die ÖBB-Infrastruktur AG die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene.

Mobilitätsanbieter mit Verantwortung

Der Klimawandel ist eines der zentralen Themen unserer Zeit. Das Wetter wird extremer. Der Ausstoß von Treibhausgasen steigt, anstatt zu sinken. Um die Klimaziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, zu erreichen, muss der Verbrauch von Diesel und Benzin in Österreich laut Umweltbundesamt bis zum Jahr 2030 halbiert werden – keine unerheblichen Vorgaben für den Bereich Transport und Mobilität. Damit ist klar, dass ohne Bahn diese Ziele nicht erreicht werden können.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Verantwortung, eine diesen hohen künftigen Anforderungen gerecht werdende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Der neue Rahmenplan 2023 bis 2028 bildet für den Ausbau die richtige Basis.

Eine andere, ebenso große Herausforderung für das Unternehmen war weiterhin die Coronakrise. Diese hat den ÖBB-Infrastruktur-Konzern auf allen Ebenen erfasst. Zum einen auf der der Mitarbeiter:innen, die von Kurzarbeit und Homeoffice betroffen waren – zu all den privaten Belastungen, die die Krise begleiten. Die Bahn hat gezeigt – und darauf darf mit einigem Stolz verwiesen werden –, dass auf sie auch in sehr außergewöhnlichen und fordernden Zeiten Verlass ist. Die ÖBB haben die Krise aber auch als Chance genutzt. Arbeitsabläufe wurden angepasst und Bedingungen für ein digitales, standortunabhängiges Arbeiten geschaffen bzw. ausgeweitet.

Einsatz für Klima, Natur und Infrastruktur

Als größter Mobilitätsdienstleister und Vorreiter im Bereich nachhaltiger Mobilität ist der ÖBB-Konzern eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs. Der Verkehrssektor muss einen substanziellen Beitrag leisten, damit Österreich seine Klimaschutzziele erreichen kann. Daher hat sich der ÖBB-Konzern mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 das ambitionierte Ziel gesetzt: CO₂-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030 und CO₂-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050. Auf diesem Weg wird die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich unterstützt. Dazu gehört die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

Die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen birgt weiterhin großes Potenzial für den Klimaschutz. Daher arbeitet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern an innovativen Ideen und weiteren Optionen, den Anteil an eigens produzierter erneuerbarer Energie zu erhöhen. Auch die Wasserkraftwerke werden optimiert und die erste Windkraftanlage zur Bahnstromproduktion ist 2022 in Betrieb gegangen. Insgesamt soll in den kommenden Jahren eine Milliarde Euro in die Erzeugung erneuerbarer Energien investiert werden.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Autofahren befeuert den Klimawandel pro Personenkilometer rd. 17-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als Bahnfahren, mit dem Flugzeug rd. 31-mal stärker.⁴⁹ Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht rd. 41-mal mehr CO₂-Äquivalente als auf der Schiene.⁵⁰

Die Bahn braucht wenig Platz für viel Verkehr: Straßen und Parkplätze benötigen 18-mal mehr Fläche als die Bahninfrastruktur. Gleichzeitig ist die Bodenversiegelung ein wachsendes Umweltproblem.⁵¹ Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Entlang der Bahn finden sich zudem häufig wichtige Lebensräume und Flächen, die für die biologische Vielfalt wichtig sind. Daher engagiert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit Langem für den Schutz seltener Pflanzen und Tiere. Es werden laufend Maßnahmen gesetzt, um den österreichischen Naturschatz und somit die biologische Vielfalt zu erhalten: Begrünungen von Böschungen mit regionalem Saatgut, Pflanzung alter Obstbaumsorten, Flussrenaturierungen, Bau von Brücken für Wildtiere und etliches mehr. Ein Umstieg auf die Bahn leistet also einen wertvollen Beitrag für eine lebenswerte Zukunft nachfolgender Generationen.

Um den Anforderungen der Kund:innen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+“ sowie den bereits laufenden Arbeiten am Zielnetz 2040 weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur – als Grundlage für mehr Züge, mehr Bahnfahrende, mehr Güter und bessere Taktverkehre auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Sachen nachhaltiger Mobilität wird auch von externer, unabhängiger Stelle immer wieder beim Nachhaltigkeitsrating der international führenden ESG-Ratingagentur ISS im Bereich von Transportinfrastrukturunternehmen weltweit durch Erreichung des Prime Status bestätigt.

Barrierefreier Zugang zur Bahn

Über eine Million Menschen in unserem Land sind vorübergehend oder dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt. Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu allen Mobilitätsangeboten für alle Menschen – sei es mit oder ohne Behinderung, viel Reisegepäck, Kinderwagen oder temporärer Bewegungseinschränkung – ist ein erklärtes Ziel der ÖBB. Um neben den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Kund:innen das Optimum an jeder Haltestelle und jedem Bahnhof zu ermöglichen, wird der Dialog mit den Interessensgruppen gefördert. Für eine flächendeckende, leistbare und einfache Zugänglichkeit zu Mobilität vertraut die ÖBB auch auf Services und Kooperationspartner für die sogenannte erste und letzte Meile.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unternimmt in diesem Bereich große Anstrengungen durch barrierefreies Bauen oder Modernisieren der Bahnhöfe und sucht den direkten Dialog mit Betroffenen und Expert:innen.

Rüsten für den Generationenwandel

Zahlreiche pensionsbedingte Abgänge geben in den kommenden Jahren einen Generationenwandel im Unternehmen vor. Viele neue Kolleg:innen werden dazukommen. Die Arbeitsweise wird noch unabhängiger vom Arbeitsplatz werden. Für diesen bevorstehenden Wandel ist es notwendig, als attraktiver Arbeitgeber am internen und externen Arbeitsmarkt aufzutreten und wahrgenommen zu werden. Bereits 2019 erfolgte der Roll-out der neuen Arbeitgebermarke. Diese positioniert die ÖBB als Arbeitgeber mit Arbeitsplätzen und Aufgaben mit Sinn. Denn: Die Mitarbeiter:innen von einem der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs arbeiten schon heute daran, dass auch zukünftige Generationen morgen mehr vom Leben haben.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zählte im Jahr 2022 mit rd. 1.800 Lehrlingen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Unter dem Motto „#nasicher“ sollen weiterhin mehr Jugendliche für die Ausbildung beim ÖBB-Konzern begeistert werden. Zudem soll der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung in den Konzern übernommen werden, stark steigen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen. 2020 wurden die neuen Lehrwerkstätten in Bludenz und Knittelfeld eröffnet. Der Bau des neuen Bildungscampus in St. Pölten wurde 2022 abgeschlossen und bietet für viele neue Generationen eine ausgezeichnete Aus- und Weiterbildungsstätte.

Professionelles Talentmanagement und klare Perspektiven sollen die Mitarbeiter:innen fördern und motivieren, um vorhandenes Know-how im Unternehmen zu sichern und die interne Nachbesetzung von Schlüsselkräften zu ermöglichen. Laufbahnmodelle unterstützen ein nachhaltiges Karrieremanagement im Konzern.

⁴⁹ VCÖ (Daten Umweltbundesamt 2021).

⁵⁰ Datenquelle: WKO 2022.

⁵¹ Studie VCÖ und Österreichische Hagelversicherung.

G.2. Allgemein

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein im Sinne des NaDiVeG (Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz) berichtspflichtiges Unternehmen. Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – ergänzt diese nichtfinanzielle Erklärung daher den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die nichtfinanzielle Erklärung hat diejenigen Angaben zu enthalten, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Gesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit erforderlich sind und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen. Der Lagebericht wird jährlich aufgestellt und veröffentlicht und beinhaltet die nichtfinanzielle Erklärung, die gemäß § 243b UGB und § 267a UGB (Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns) im Einzelabschluss zu veröffentlichen ist. Relevante konsolidierte Angaben im Konzernlagebericht für den Einzelabschluss werden als „davon-Angabe“ gesondert dargestellt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2022, die Vorjahreszahlen 2021 werden zu Vergleichszwecken angeführt. Die Offenlegung der nichtfinanziellen Erklärung der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – sowie der GRI-Standards (GRI = Global Reporting Initiative). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI Universal-Standards 2021 erstellt. Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2022 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Ressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen Vorstandsmitglieder über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand bzw. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegen die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrates bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK). Zusammen bilden der Aufsichtsrat und der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen.

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Ausschüsse eingerichtet: Prüfungsausschuss, Infrastruktur-Investitionsausschuss, Nominierungs-/Personalausschuss sowie Immobilienausschuss. Aufgabe der Ausschüsse ist einerseits die Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse, andererseits die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse für den Aufsichtsrat. Zudem können Ausschüsse – soweit die entsprechende Befugnis eingeräumt wurde und nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen oder die Bestimmungen des B-PCGK die Aufgabenerfüllung durch den Gesamtaufichtsrat vorsehen – Beschlüsse fassen bzw. Beschlussempfehlungen abgeben.

Im Geschäftsjahr 2022 bestand der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus neun Mitgliedern, sechs (von der Hauptversammlung gewählten) Kapitalvertreter:innen (mit einem Frauenanteil von 50%) und drei (gemäß § 110 ArbVG entsandten) Belegschaftsvertreter:innen. Im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. dessen Ausschüssen ist jeweils ein Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG, welches auch als Vorsitzende/r des Prüfungsausschusses und Immobilienausschusses fungiert, bzw. der Generalsekretär des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, welcher auch den Vorsitz im Aufsichtsrat der Gesellschaft sowie im Infrastruktur-Investitionsausschuss und Nominierungs-/ Personalausschuss innehat, als Stakeholder:in vertreten. Kein Vorstandsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG oder ihrer Tochterunternehmen ist in Übereinstimmung mit § 90 Abs. 1 AktG auch Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft bzw. dessen Ausschüssen.

Bei der Bestellung der Mitglieder des Aufsichtsrates hat jede zur Wahl vorgeschlagene Person der Hauptversammlung gemäß § 87 Abs. 2 AktG – unter Vorlage ihres Lebenslaufes – ihre fachliche Qualifikation, ihre beruflichen oder vergleichbaren Funktionen dargelegt und bestätigt, dass keine Umstände vorliegen, welche die Besorgnis einer Befangenheit im Rahmen der Aufsichtsrats-tätigkeit begründen könnten. Darüber hinaus wurde bestätigt, dass bei keiner anderen Gesellschaft Organfunktionen wahrgenommen werden bzw. keine geschäftliche oder persönliche Beziehung zur Gesellschaft oder deren Vorstand besteht, die einen Interessenskonflikt oder eine Befangenheit zu Lasten der ÖBB-Infrastruktur AG begründen könnten. Die Bestellung der Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgte im Rahmen der im Jahr 2020 abgehaltenen ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft auf die satzungsmäßige bzw. gesetzliche Höchstdauer bis zum Ablauf jener Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2024 beschließt.

Bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt ist, ist jeweils eine Geschäftsführung eingesetzt, wobei bei der ÖBB-Operative Services GmbH und bei der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH jeweils ein Aufsichtsrat als Kontrollorgan bestellt ist. Die Geschäftsführung der Personengesellschaften (GmbH & Co. KGs) obliegt in allen Fällen der Geschäftsführung der jeweiligen GmbHs, die als Komplementärinnen eingesetzt sind.

Nähere Informationen über die personelle Zusammensetzung des Vorstandes der ÖBB-Infrastruktur AG, des Aufsichtsrates bzw. dessen Ausschüsse sowie der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates der ÖBB-Operative Services GmbH bzw. ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH können dem Corporate Governance Bericht 2022 entnommen werden.

Nachhaltigkeitssteuerung

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Geschäftsprozesse des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Konzernziele und Stoßrichtungen werden durch die ÖBB-Holding AG vorgegeben und in den Teilkonzernen im Rahmen von Markt- und Funktionalstrategien umgesetzt. Das Entwickeln von wirkungsvollen Maßnahmen sowie deren gezielte Umsetzung wird vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern eigenverantwortlich realisiert.

Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns („#INFRA.Mobilitätswende“ – siehe Kapitel C.5.) wurde unter Berücksichtigung der wesentlichen strategischen Herausforderungen im Umfeld der ÖBB-Infrastruktur AG und unternehmensintern erarbeitet und im April 2021 per Aufsichtsratsitzung beschlossen. Mit diesem Beschluss wurden neben der Vision auch die strategischen Ziele des Teilkonzerns festgelegt. Gemäß dem integrierten Planungsprozess des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns werden die Strategie und die strategischen Ziele einmal im Jahr überprüft und gegebenenfalls angepasst. Teil dieser Überprüfung ist auch die Evaluierung der Wesentlichkeitsanalyse, die ein zentraler Bestandteil der Umfeld- und innerbetrieblichen Analyse ist.

Bereits im Jahr 2008 wurde in der ÖBB-Holding AG eine eigene Koordinationsstelle für die konzernweite Steuerung der Nachhaltigkeitsagenden implementiert. Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde ebenfalls per Vorstandsentscheidung 2009 die Position der Nachhaltigkeitskoordination bestellt. Nachhaltigkeitsmanagement und nichtfinanzielle Berichterstattung sind im ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Vorstandsressort Finanzen, Services, Immobilien der ÖBB-Infrastruktur AG verankert und werden durch das dort angesiedelte Nachhaltigkeitsteam koordiniert. Die Umsetzung der Programme und Initiativen obliegt grundsätzlich den verantwortlichen Geschäftsbereichen mit den jeweiligen Fachexpert:innen. Aufgrund der laufenden Veränderungen und des stetigen Zuwachses an EU-Vorgaben im Bereich Nachhaltigkeit sind relevante Fortbildungen und Schulungen sowie intensive fachbereichsübergreifende Abstimmungen innerhalb des Konzerns notwendig. Auch ein Austausch (teilweise auf Vorstandsebene) mit Stakeholder:innen außerhalb des ÖBB-Konzerns findet regelmäßig statt und wurde in den letzten Jahren bedarfsorientiert intensiviert.

Festgelegte Meetingstrukturen und Prozesse stellen die Abstimmung und die Weitergabe von Informationen zwischen den unterschiedlichen Ebenen im Unternehmen sicher. Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen im Bereich Nachhaltigkeit sind ein fixer Tagesordnungspunkt der Aufsichtsratsitzungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns, welche fünfmal im Jahr stattfinden. Als Ergebnis der Aufsichtsratsitzungen werden weiterführende Maßnahmen entwickelt, welche Auswirkungen auf die (Nachhaltigkeits-)Strategie des Unternehmens haben können. Die nichtfinanzielle Erklärung ist zudem wichtiger Bestandteil des Lageberichts und muss daher im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats behandelt werden. Auch in den Aufsichtsratsitzungen der Töchtergesellschaften (z. B. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH) werden Nachhaltigkeitsthemen behandelt. Wichtige Themen, die zur Beschlussfassung anstehen, werden zudem in die Vorstandssitzungen eingebracht. Darüber hinaus tauschen sich die Vorstandsmitglieder, Geschäftsbereichsleiter:innen, Geschäftsführer:innen und Stabsleiter:innen des Teilkonzerns quartalsweise im Rahmen eines Steuerkreises sowie zusätzlich in themenspezifischen Workshops zu ökologischen, ökonomischen und sozialen Themen aus. Ende 2022 wurde auf dieser Ebene zusätzlich ein alle zwei Monate stattfindendes INFRA-Nachhaltigkeitsboard implementiert. Strategische Entscheidungen für den Teilkonzern, insbesondere bezüglich Kennzahlen der Unternehmensstrategie INFRA.Mobilitätswende, werden außerdem im Unternehmensentwicklungs-Board durch die Vorstandsmitglieder beschlossen.

Auf operativer Ebene tauschen sich Geschäftsbereiche, Stäbe und Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG unter anderem im Rahmen der Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit aus (siehe Kapitel G.3).

Auch ein kontinuierlicher Austausch mit der ÖBB-Holding AG ist essenziell, um Schwerpunkte und aktuelle Schlüsselthemen des ÖBB-Konzerns zu definieren und zu bearbeiten. Aus diesem Grund wurde 2021 durch die ÖBB-Holding AG ein Nachhaltigkeitsboard implementiert. Auf dieser Ebene finden CEO, Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen aller Teilkonzerne die Möglichkeit, sich mehrere Male im Jahr über die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit auszutauschen und die strategische Ausrichtung des Konzerns in diesen Bereichen festzulegen. Zusätzlich wurde eine konzernweite Nachhaltigkeitsplattform etabliert, bei der sich die jeweiligen Nachhaltigkeitsverantwortlichen aus der ÖBB-Holding AG und den Teilkonzernen vierteljährlich hinsichtlich konzernübergreifenden Nachhaltigkeitsthemen sowie Umsetzungsmaßnahmen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie abstimmen.

Der ÖBB-Konzern verfügt über funktionierende Kontrollorgane bzw. Kontrollmechanismen, die ihre Aufgaben wahrnehmen. Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich aus Gesetz sowie Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Dem höchsten Kontrollorgan (Aufsichtsrat), welches fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen abhält, werden – neben den Finanz- und Tätigkeitsberichten im Rahmen des in nahezu jeder Aufsichtsratssitzung gelegten Berichts des Vorstands an den Aufsichtsrat – regelmäßig insbesondere standardisierte Berichte zu den Themenbereichen Human Resources, Compliance, Revision, Datenschutz, Risikomanagement, Internes Kontrollsystem, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Diversity übermittelt. Kritischen Themen wird auch mit Ad-hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet.

Wesentlichkeitsanalyse

Neben anderen Instrumenten ist die Wesentlichkeitsanalyse eine Methode, mit der der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in regelmäßigen Abständen die für sie essenziellen Themen identifizieren und priorisieren, sowie Schwerpunkte bei der Maßnahmenentwicklung setzen. Zusätzlich dazu steht gemäß den Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) der Aspekt der Wesentlichkeit im Fokus der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dies bedeutet, dass Unternehmen ihre Berichterstattung verstärkt auf jene Themen ausrichten, die für sie und auch ihre Stakeholder:innen einen hohen Stellenwert haben.

Im Jahr 2015 wurde die erste Wesentlichkeitsanalyse des ÖBB-Konzerns unter Einbeziehung ihrer Stakeholder:innen durchgeführt, diese wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Ziel war es, jene Themen, die sowohl für den ÖBB-Konzern als auch für die Stakeholder:innen von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, sowohl mit den wichtigsten internen als auch externen Stakeholder:innen in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren.

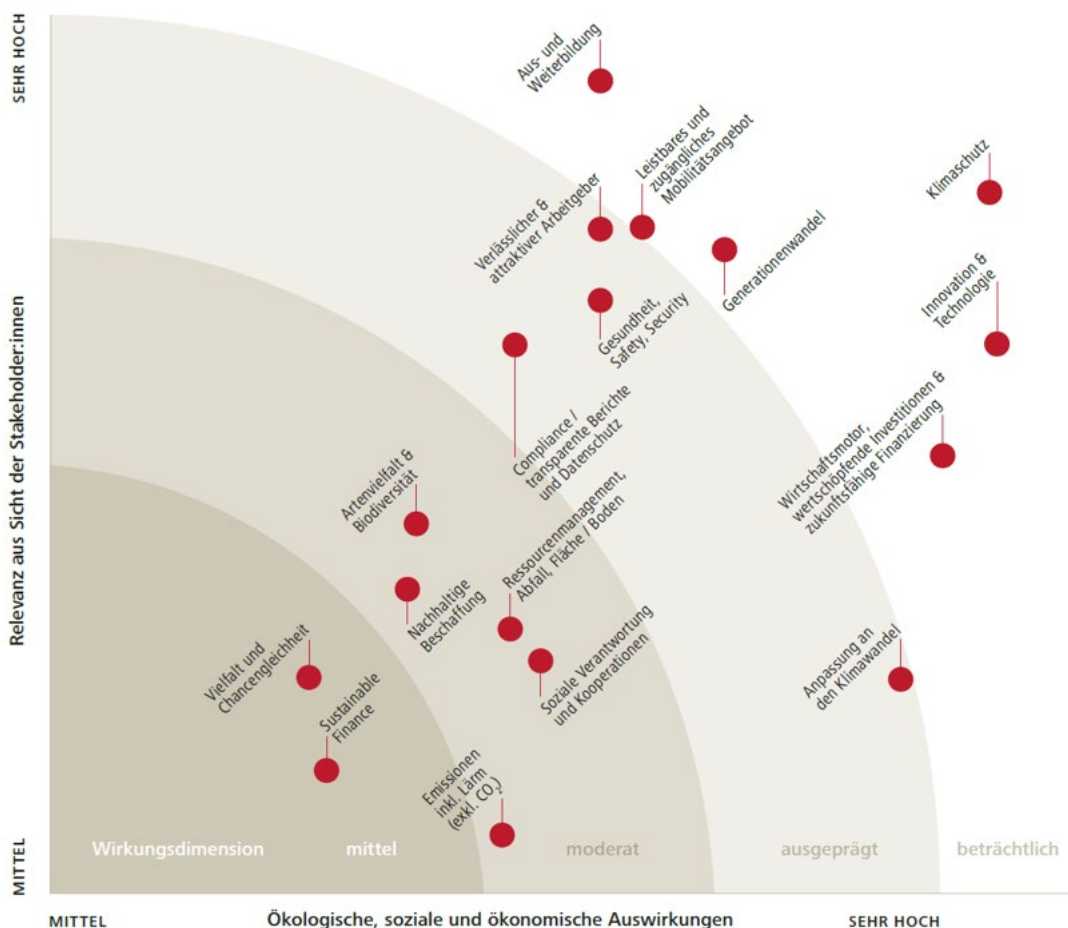
Aktualisierung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen

Im Jahr 2021 wurden die wesentlichen Themen im Rahmen einer Neuauflage der Wesentlichkeitsanalyse erneut bewertet. Auf Basis der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurde die Relevanz und Wichtigkeit dieser Themen bei der im Herbst 2021 durchgeführten Stakeholder:innenbefragung (intern und extern) erhoben. Dabei wurden rd. 2.700 Personen als interne und externe Stakeholder:innen (Privatkund:innen, Geschäftskund:innen, Mitarbeiter:innen, Investor:innen, Lieferant:innen, Interessensgruppen und Fachöffentlichkeit, Politiker:innen und Regulierer:innen, Öffentlichkeit & Medien) zur Teilnahme an der Umfrage gebeten, um die Relevanz der einzelnen Nachhaltigkeitsbausteine zu bewerten. Die Stakeholder:innenbefragung wurde zwar durch die ÖBB-Holding AG durchgeführt, allerdings wurden die Erfordernisse spezifisch für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern berücksichtigt.

Um zusätzlich dazu ein grundlegendes Verständnis der Risiken und Chancen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Kontext der Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie und Soziales) zu erlangen, wurden durch den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ebenfalls im Jahr 2021 interne Expert:inneninterviews, sowie Workshops durchgeführt. In diesen wurden durch ein breites Spektrum von Perspektiven der Teilnehmer:innen die wichtigsten Risiken und Chancen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hinsichtlich Nachhaltigkeit identifiziert und eine daraus resultierende finale Liste von 20 Risiken in einem Onlinetool bewertet (mehr Informationen im nächsten Absatz). Diese Ergebnisse wurden mit jenen der Stakeholder:innenbefragung verknüpft – das Ergebnis ist die ÖBB-Infrastruktur-Konzern Wesentlichkeitsmatrix, welche dem Aufsichtsrat vorgelegt wurde.

2022 wurden die wesentlichen Themen im Zuge des Strategiereviews erneut analysiert, insbesondere im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen wie die Energiekrise (siehe auch Kapitel B.2.). Die Herausforderungen gemäß Unternehmensstrategie bleiben weiterhin aufrecht und es kam daher zu keinen Änderungen der wesentlichen Themen im Vergleich zum Vorjahr.

Die Wesentlichkeitsmatrix des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns



Als wesentliche Themen mit hoher Bedeutung wurden jene Themen in den zwei oberen Wesentlichkeitsbereichen (ausgeprägt und beträchtlich) identifiziert, die Themen in den zwei unteren Bereichen (mittel und moderat) werden als weitere Themen ebenfalls berücksichtigt. Die relevanten Informationen werden in den nachfolgenden Kapiteln unter den jeweiligen Belangen (Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung) erläutert. Einige Themen sind in anderen Bereichen des Lageberichts (bzw. außerhalb des Kapitels G) enthalten. Die jeweiligen Kapitel- und Seitenangaben sind im GRI-Inhaltsindex (Kapitel G.7.) zu finden.

Wesentliche Themen mit hoher Bedeutung	Belange / Kapitel
- Klimaschutz	- Umwelt
- Innovation und Technologie	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung	- Kapitel G.1
- Aus- und Weiterbildung	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Generationenwandel	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Anpassung an den Klimawandel	- Umwelt
- Gesundheit / Safety / Security	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Compliance / transparente Berichte und Datenschutz	- Bekämpfung von Korruption und Bestechung

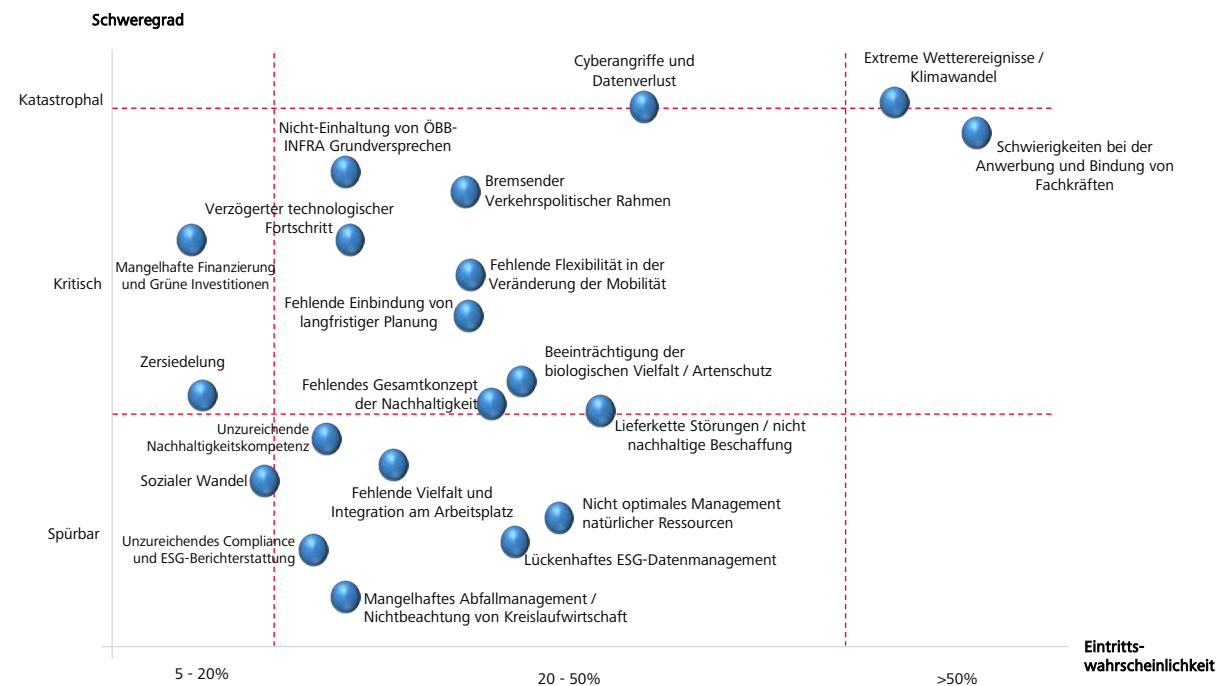
Weitere Themen	Belange / Kapitel
- Soziale Verantwortung und Kooperationen	- Sozial und Arbeitnehmer:innen
- Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden	- Umwelt
- Artenvielfalt und Biodiversität	- Umwelt
- Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO ₂)	- Umwelt
- Nachhaltige Beschaffung	- Umwelt
- Sustainable Finance	- Umwelt
- Vielfalt und Chancengleichheit	- Sozial und Arbeitnehmer:innen

ESG Risiko- und Auswirkungsanalyse

Um ESG-Chancen und -Risiken (ESG = Environment, Social, Governance) besser zu priorisieren, Strategien (weiter) zu entwickeln sowie gezielte Steuerungsmaßnahmen zu setzen, ist es essenziell, diese rechtzeitig zu erkennen.

Im Jahr 2021 erfolgte daher durch die ÖBB-Infrastruktur AG eine ESG-Risikobewertung (anhand eines Dynamic Risk Assessments). Im Rahmen von Expert:inneninterviews und Workshops mit über 20 internen Teilnehmer:innen aus unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens wurden Risiken hinsichtlich Nachhaltigkeit identifiziert.

Im ersten Schritt wurde durch Einzelgespräche mit ausgewählten Expert:innen aus verschiedensten Funktionen des Unternehmens (unter Verwendung eines strukturierten Fragenkatalogs) ein grundlegendes Verständnis der Hauptrisiken und Chancen der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Anschließend wurden diese Fragen in einem Workshop mit 24 Teilnehmer:innen diskutiert, um Risiken und Trends zu berücksichtigen, die aktuelle oder zukünftige Risikofolgen für die Branche darstellen könnten. Auf Basis der Einzelgespräche und des Workshops wurden häufig erwähnte Risiken identifiziert und gruppiert. Eine finale Liste von 20 Risiken wurde in ein interaktives Onlinetool implementiert und von allen Teilnehmer:innen individuell bezüglich Schweregrad, Eintrittswahrscheinlichkeit, Vernetzung und Eintrittsgeschwindigkeit bewertet. Die nachfolgende Abbildung zeigt das Ergebnis der Risikobewertung in den Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schweregrad.



Diese Methode der Risikobewertung erlaubt es zusätzlich, die Verbindungen und Auswirkungen zwischen den einzelnen Risiken zu identifizieren sowie Risiken abzubilden, die am häufigsten im Zusammenhang gesehen werden (Szenarien). Die Auswertungen unterstützen die ÖBB-Infrastruktur AG dabei, Risiken gezielt zu minimieren. Das Ergebnis der ESG-Risikobewertung wurde darüber hinaus benutzt, um die x-Achse der Wesentlichkeitsmatrix der ÖBB-Infrastruktur AG zu definieren.

In der nachfolgenden Tabelle sind jene 20 Risiken aufgelistet, die auf der Grundlage von internen Expert:innenbefragungen und Gruppenworkshops für die ÖBB-Infrastruktur AG ermittelt wurden. Gesetzte Maßnahmen minimieren die Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Belange. Darüber hinaus wurden im Jahr 2022 die entsprechenden ESG-Chancen erarbeitet und zusätzlich in dieser Tabelle dargestellt. Die in der letzten Spalte angeführte Nummerierung zeigt die Gliederung der Nachhaltigkeitsbausteine für den ÖBB-Konzern und stellt keinen Querverweis zu den Angaben in diesem Bericht dar.

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Extreme Wetterereignisse / Klimawandel	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Thermische Sanierung von Gebäuden – Weitere Ökologisierung des Energiemix – Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie: Wasserkraft, Fotovoltaik, Wind – Effizienter Einsatz von Klimaanlagen, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) – Förderung von Fahrrädern für Dienstwege – Errichtung und Instandhaltung von Bike & Ride-Stellplätzen – Kontinuierlicher Ausbau / Umstieg der E-Flotte bei Rail&Drive bzw. beim ÖBB Fuhrpark – Diverse Projekte zur Klimawandelanpassung und Naturgefahrenmanagement – Steinschlag- und Lawinverbauungen – infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc. – Naturgefahrenhinweiskarte – Wasserdurchlässige Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und Park & Ride-Anlagen – Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen bis 2030 & Fossilgas-Heizanlagen bis 2034 	<ul style="list-style-type: none"> – Vom Markt unabhängige Energieversorgung – Attraktivierung des Systems Bahn und dadurch vermehrter Umstieg auf klimafreundliche Mobilität – Mitarbeiter:innenbindung – Entwicklung neuer Services – Forcierter Ausbau der Kapazitäten – Potenzielle Beschleunigung von UVP-Verfahren bei Bauprojekten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
Ökonomie, Soziales	Schwierigkeiten bei der Anwerbung und Bindung von Fachkräften	<ul style="list-style-type: none"> – Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen – Employer-Branding – Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen – Schaffen von Rahmenbedingung zur Förderung der Arbeitsfähigkeit, beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit – Betriebliche Wiedereingliederung – Regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragung – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Führungskräfteentwicklung – Umfangreiches internes und externes fachliches und persönliches Weiterbildungsangebot – Große Bandbreite an Karrierechancen im Unternehmen durch die Möglichkeit des Wechsels innerhalb des Konzerns – Fairness und flexible Arbeitszeitmodelle – Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie: flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, ÖBB Kinderbetreuung – Mentoringprogramme für unterschiedliche Zielgruppen – Lehrlingsausbildung – Schwerpunktprogramme zur Erhöhung des Frauenanteils – Programm „HR 2025“ 	<ul style="list-style-type: none"> – Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen – Relevantes Know-how im Unternehmen durch Fachkräftegewinnung – Nachhaltiger Unternehmenserfolg – Steigerung der MA-Diversität – Stärkung der eigenen Aus- & Weiterbildungsinitiativen – Beschleunigung bei der Umsetzung neuer, flexiblerer Arbeitsmodelle – Entwicklung von innovativen, attraktiven Anreizsystemen 	<p>14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber</p> <p>15. Generationenwandel</p> <p>17. Aus- und Weiterbildung</p>
Ökonomie, Soziales	Cyberangriffe und Datenverlust	<ul style="list-style-type: none"> – Programm „Information Security Next Level“ zur Erstellung eines detaillierten Regelwerks zur Informationssicherheit – Optimierung des Information-Security-Reportings für das Topmanagement – Erweiterung der InfoSec-Organisation, um der global gestiegenen Bedrohungslage entgegenzuwirken – Initiierung / Umsetzung der NIS-G-Konformität (Abschluss bis Q4 2022) – Erweiterung des bestehenden Security-Incident- und Event-Management-Systems (SIEM) – Ausbau der forensischen Nachschau mittels risikobasierter Schwachstellenanalyse 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der betrieblichen Sicherheit – Erhöhung der Cyber-Resilienz – Ausgewogene Balance zwischen Digitalisierungs- und Securityzielen 	<p>7. Innovation und Technologie</p> <p>10. Gesundheit / Safety / Security</p> <p>12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz</p> <p>16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Bremsender Verkehrs-politischer Rahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Bewusstseinsbildung bzw. Interessensvertretung – Volkswirtschaftliche Wirkungen von Bahninvestitionen – Volkswirtschaftliche Wirkungen des Bahnbetriebs – Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) – PRIME Status bei ISS ESG-Rating 	<ul style="list-style-type: none"> – Stärkung bestehender Wettbewerbsvorteile des Systems Bahn als Differenzierungsmerkmal – Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung – Ausbau der Lobbying-Kompetenz – Geringerer Druck beim Erreichen des ambitionierten Investitionsprogramms der nächsten Jahre 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung
<p>Ökonomie, Soziales</p>	<p>Nichteinhaltung von Grundversprechen der ÖBB-Infrastruktur AG</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherheitsmanagementsystem – Konzernweiter betrieblicher Sicherheitsindex – Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG) – Gezielter Einsatz von Securitypersonal – Vermehrte Präsenz von Einsatzkräften an Brennpunkten – Umsetzung technischer Verbesserungen, z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten zur Verringerung des Kollisionsrisikos – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Einführung eines neuen Unternehmenswertes „Sicherheit leben“ – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Blackout-Krisenübungen und Infrastrukturentwicklungsprojekt zur Stärkung der Blackout-Resilienz – BFZ-Ausfallskonzept im Rahmen der Betriebsführungsstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit / Reputation – Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität – Mitarbeiter: innen-zufriedenheit – Kundenzentrierung um Grundversprechen sicherzustellen 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Anpassung an den Klimawandel 7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit / Safety / Security 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Fehlende Flexibilität in der Veränderung der Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> – ÖBB Rail&Drive-Carsharing – Errichtung und Instandhaltung von Bike & Ride-Stellplätzen – Smart Maintenance – Alternative Antriebe – Zugvorbereitung und Verschiebung der Zukunft (DAK – digitale automatisierte Kupplung) – F&E-Programm – Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform) – Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) – Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote – Neue Geschäftsmodelle & Serviceangebote für Kund:innen – Themen- und Innovationsführerschaft (Mobilität), – Gewinnung von Kund:innen 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Verzögerter technologischer Fortschritt</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Automatisierung Schienenverkehr – Digitale Modelle und Simulation im digitalen Zwilling – Modernisierung des Fuhrparks – Smart Maintenance – Alternative Antriebe Schiene und Straße – Zugvorbereitung und Verschiebung der Zukunft (DAK – digitale automatisierte Kupplung) – F&E-Programm – Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform) – Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof) – Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität durch Innovationen und technologischen Fortschritt – Erhöhung der Lebensdauer von bestehenden Technologien – Forcierung von Technologiepartnern, Joint Ventures & Co 	<ul style="list-style-type: none"> 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 15. Generationenwandel 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung 17. Aus- und Weiterbildung

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Fehlende Einbindung von langfristiger Planung	<ul style="list-style-type: none"> – Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) – Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Investitionen gemäß Rahmenplan 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit/ Reputation – Nachhaltiger Unternehmenserfolg – Entwicklung neuer Planungsansätze – Langfristige Planung durch Einsatz von neuen strategischen Weitsicht- und Szenariotechniken 	alle 17 Bausteine
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Lieferkette Störungen / nicht nachhaltige Beschaffung	<ul style="list-style-type: none"> – Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten – Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen – Lieferantenbeurteilung durch Lieferanten-Managementsystem – Unterstützung der Initiative „Railponsible“ und dem Einsatz der Nachhaltigkeitsplattform „EcoVadis“ – Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) – Lieferantenkodex – Forcierung Kreislaufwirtschaft – Ausbau der Kapazitäten zur Eigenerzeugung Bahnstrom – Handelspartnermonitoring bzw. rollierende Beschaffung im Energiebereich 	<ul style="list-style-type: none"> – Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft – Senkung von Treibhausgasemissionen – Wettbewerbsvorteil – Aufbau neuer Lieferantmärkte und Diversifizierung der Lieferantenstruktur – Optimierung der Lieferkette – Reduktion von Abhängigkeiten 	4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 6. Nachhaltige Beschaffung 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt / Artenschutz</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Beleuchtungsalternativen – Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung – Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt – Biologisches Monitoring und Kartierung von interessanten Flächen – Vogelschutzmaßnahmen an Stromleitungen und Glasflächen – Einsatz von autochthonem, regionalem Saat- und Pflanzgut – Maßnahmen zur Eindämmung invasiver Neophyten – Anlage von Blumenwiesen und Förderung der Imkerei auf Bahngrund – F&E-Projekt zu Wildwarnanlagen für Bahnanlagen – Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte der chemischen Vegetationskontrolle durch optische Grünerkennung – Mehrere F&E-Projekte für den Ausstieg aus Glyphosat und Ersatz durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen – Ökowiedinseln – Projekt „Danube Free Sky“ – Versiegelung von Bahnstrommasten zur Vermeidung von Schwermetallbelastung im Erdreich 	<ul style="list-style-type: none"> – Erhaltung und Förderung der Biodiversität – Erschließung neuer Kooperationen und Umsetzung neuer Initiativen zur Artenvielfalt /-schutz 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Mangelhafte Finanzierung und Grüne Investitionen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Compliance-Instrumente und Code of Conduct – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Darstellung des volkswirtschaftlichen Mehrwerts von Bahninvestitionen – Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Investitionen gemäß Rahmenplan – PRIME Status bei ISS ESG-Rating 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit / Reputation – Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung durch neue Finanzierungsstrategien 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Innovation und Technologie 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Fehlendes Gesamtkonzept der Nachhaltigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) – Thema „Klimaschutz“ strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – PRIME Status bei ISS ESG-Rating 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit / Reputation – Nachhaltiger Unternehmenserfolg durch gesellschaftliches Konzept – Entwicklung von Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil der Unternehmenssteuerung 	<p>alle 17 Bausteine</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Nicht optimales Management natürlicher Ressourcen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: – Einsparung von Bewehrungsstahl – Einsatz von Holz als Baustoff – Einsatz von „Grünem Beton“ – Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale / Wildbrücke – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Schienen, Schwellen und Gleisschotter – Forcierung von Kreislaufwirtschaft – Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt 	<ul style="list-style-type: none"> – Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft – Senkung von Treibhausgasemissionen – Erhöhte Lieferketten Resilienz – Reduzierte Abhängigkeit durch forcierte Kreislaufwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 6. Nachhaltige Beschaffung

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Soziales</p>	<p>Fehlende Vielfalt und Integration am Arbeitsplatz</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Schutz und Förderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partner:innen und Lieferant:innen – Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG) – Gleichstellungspolicy und regionale Gleichstellungsbeauftragte – Diversitymanagement mit strategischen Diversitätszielen und Diversity-Bericht – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents etc. – Disability-Management – Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote – Aktive Integration von Flüchtenden im Lehrlingswesen – Schwerpunktprogramme zur Erhöhung des Frauenanteils – Frauen-Karriere-Index 	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung der Innovationskraft durch Vielfalt am Arbeitsplatz – Mitarbeiter:innen-zufriedenheit – Positionierung als attraktiver Arbeitgeber – Verbesserte Rekrutierungschancen (durch Verbreiterung der Bewerberbasis) 	<p>11. Vielfalt und Chancengleichheit 15. Generationenwandel</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Unzureichende Nachhaltigkeitskompetenz</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie) – Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert) – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks – Entwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen – Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit / Reputation – Relevantes Know-how im Unternehmen durch Nachhaltigkeits expert:innen – Standardisierte Integration von Nachhaltigkeitskompetenz in Personalentwicklung 	<p>alle 17 Bausteine</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Zersiedelung</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts – Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten – Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote – Entwicklung neuer Services und Angebote 	<p>1. Klimaschutz 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Lückenhaftes ESG-Datenmanagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof – Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen 	<ul style="list-style-type: none"> – Effizienzsteigerung – Nachhaltiger Unternehmenserfolg durch strategische Planung – Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung – Schaffen eines integralen ESG-Dashboards 	<p>alle 17 Bausteine</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Sozialer Wandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kund:innenservice und Kund:innenzufriedenheitsumfragen – Marktforschung – Kontinuierliche Weiterentwicklung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen – Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts – Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten – Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen – Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion „Licht ins Dunkel“, Sicherheitsschulungen in Schulen, Förderung von Schüler:innen mit Migrationshintergrund, Team ÖBB, Waisenunterstützungsverein 	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote – Ermöglichung eines forcierten Ausbaus der Kapazitäten 	<p>7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Unzureichende Compliance und ESG-Berichterstattung</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Umfassendes Compliance-Managementsystem eingerichtet – Compliance-Officer zur Prävention, Früherkennung – Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien – Compliance-Schulungen und Beratung – Antikorruptionsstelle – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen – Forderung von Nachhaltigkeitskriterien im Rahmen von Vergabeverfahren – Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof 	<ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit/Reputation – Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung – ESG Compliance & Reporting als Stakeholder:innen-Managementtool 	<p>1. Klimaschutz 12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Mangelhaftes Abfallmanagement / Nichtbeachtung von Kreislaufwirtschaft</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: – Einsparung von Bewehrungsstahl – Einsatz von Holz als Baustoff – Einsatz von „Grünem Beton“ – Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale / Wildbrücke – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung z. B. von Schienen, Schwellen und Gleisschotter – Forcierung von Kreislaufwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> – Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft – Senkung von Treibhausgasemissionen 	<p>3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂) 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 6. Nachhaltige Beschaffung</p>

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Die wichtigsten nichtfinanziellen Kennzahlen im Überblick	2022	2021	Einheit
Allgemein			
Bahnstrecke (Baulänge)	4.935	4.965	Kilometer
Personenbahnhöfe (Verkehrsstationen)	1.037	1.038	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer	163,8 Mio.	156,6 Mio.	Kilometer
Transportleistung	82,2 Mrd.	78,7 Mrd.	Bruttotonnenkilometer/Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVUs ¹⁾	95,4	96,7	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr gesamt, alle EVUs ¹⁾	75,2	77,8	Prozent
Kund:innenzufriedenheit ²⁾	n.v.	n.v.	Punkte von 100
Corporate-Rating (ISS ESG – Institutional Shareholder Services) ³⁾	n.v.	n.v.	Rating-Grade
Umwelt			
Chemische Vegetationskontrolle	1,2	5,3	Tonnen
Bahnstrom aus österreichischer erneuerbarer Energie ⁴⁾	100	100	Prozent
Elektrifizierung Streckennetz	74	74	Prozent
Gesamtenergiebedarf ⁵⁾	461	464	Gigawattstunden
Gesamtemissionen ⁶⁾	44.585	42.858	Tonnen CO ₂ -eq
Wasserverbrauch	2,0 Mio.	2,1 Mio.	Kubikmeter
Gesamtabfall ⁷⁾	6.696.910	5.433.121	Tonnen
Externe Carsharingstationen	44	38	Stück
Gesamtanzahl Bike & Ride-Stellplätze	50.791	48.881	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG	189,4	189,6	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster (Stichtag 31.12.)	10.246	10.423	Stück
Steinschlag- und Lawinenverbauungen	204	202	Kilometer
Lärmschutzwände und -dämme	1.025	1.013	Kilometer
Sozial- und Arbeitnehmerbelange			
Aktive Mitarbeiter:innen und Lehrlinge	18.374	18.435	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>16.355</i>	<i>16.426</i>	<i>Personen</i>
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	7.678	8.517	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>6.827</i>	<i>7.575</i>	<i>Personen</i>
Lehrlinge	1.498	1.523	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.498</i>	<i>1.523</i>	<i>Personen</i>
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)	45,0	45,5	Jahre
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>	<i>44,5</i>	<i>45,1</i>	<i>Jahre</i>
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)	11,0	9,9	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>	<i>9,5</i>	<i>8,5</i>	<i>Prozent</i>
Menschen mit Behinderung	2,7	2,9	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>2,5</i>	<i>2,8</i>	<i>Prozent</i>
Barrierefreiheit			
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	430	398	Stück
Forschung			
Forschung und Entwicklungsprojekte in Bearbeitung (Stichtag 31.12.)	80	89	Projekte
Sicherheit			
Personenverkehr		78-mal sicherer als Straße ⁸⁾	
Gefahrguttransport		42-mal sicherer als Straße ⁹⁾	

Ergänzende Angaben zu den nichtfinanziellen Kennzahlen sind den nachfolgenden Textpassagen zu entnehmen:

n.v.: aktueller Wert für das jeweilige Jahr nicht vorhanden (z. B. aufgrund der COVID-19-Pandemie)

¹⁾ Als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr fünf Minuten, beim Güterverkehr 30 Minuten.

²⁾ 2022 wurde keine konzernweite Kund:innenzufriedenheitsbefragung durchgeführt.

³⁾ Das letzte Corporate-Rating der ÖBB-Infrastruktur AG fand im Dezember 2020 statt.

⁴⁾ Bezieht sich auf Kund:innen, die Bahnstrom der ÖBB-Infrastruktur AG beziehen.

⁵⁾ Der berichtete Gesamtenergiebedarf in GWh setzt sich aus den Energieträgern Bahnstrom, Drehstrom, Erdgas, Fernwärme, Fernkälte, Heizöl, Flüssiggas, Hüttenkoks, Holzpellets und Treibstoffverbrauch zusammen. 2022 wurde der Dieserverbrauch der Verschubloks in den Gesamtenergiebedarf miteinbezogen.

⁶⁾ Scope 1 und Scope 2 market based. 2022 wurden der Dieserverbrauch der Verschubloks in die Gesamtemissionen miteinbezogen.

⁷⁾ Aufgrund einer Systemumstellung im GJ 2022 kommt es bei den Daten von 2021 zur einer Abweichung von 0,004%.

⁸⁾ Verkehrstote pro 10 Mrd. Personenkilometer (Jahre 2018 bis 2020 in Österreich), Quelle: UBA 2021, BMK 2021, Statistik Austria 2021, Grafik: VCÖ 2021.

⁹⁾ Gefahrgutunfälle pro Mrd. Tonnenkilometer berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2013, Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt.

G.3. Umweltbelange

Allgemein

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern plant, baut und betreibt Schieneninfrastrukturanlagen in allen neun Bundesländern und ist dabei aufgrund diverser rechtlicher Vorgaben verpflichtet, negative Auswirkungen auf Schutzgüter wie Wasser, Boden, Luft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensraum, Mensch, Kulturgüter etc. so weit wie möglich zu vermeiden und nicht vermeidbare Auswirkungen zu mindern oder auszugleichen. Darüber hinaus betreibt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ein zertifiziertes integriertes Managementsystem (IMS), welches auch das Umweltmanagement nach ISO 14001 beinhaltet. Im Rahmen der IMS-Politik bekennt sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Sinne des Vorsorgeprinzips zu den Zielen der Schaffung bzw. Beibehaltung einer sicheren und zukunftsorientierten Infrastruktur, einer sicheren und pünktlichen Betriebsführung, von gesunden Mitarbeiter:innen, einem effizienten und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen sowie von zufriedenen Kund:innen. Die IMS-Politik ist via Homepage den interessierten Parteien zugänglich. Ein Kernbestandteil des Umweltmanagements nach ISO 14001 ist auch das Management von umweltrelevanten Chancen und Risiken sowie die umweltrelevante Notfallvorsorge und Gefahrenabwehr.

Für weiterführende Informationen zum Risikomanagementprozess des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns siehe auch Kapitel F. sowie Kapitel G.2. bzgl. des Umgangs mit ESG-Risiken.

Um den Nachhaltigkeitsvorteil des ÖBB-Konzerns zu sichern und weiterhin der Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich zu bleiben, wurden strategische Stoßrichtungen (siehe Kapitel C.5.) definiert. Diese unterstützen bestehende Konzernziele und stellen langfristige Win-win-Situationen für die Gesellschaft, die Umwelt und den ÖBB-Konzern sicher.

Umweltleitlinien, Umweltbewertung, Umweltprogramm

Die Umweltleitlinien des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die Richtschnur zur Kategorisierung der bedeutenden Umweltaspekte, welche durch die Umweltbewertung ermittelt werden. Die Umweltbewertung wird durch das Umweltinformationssystem der ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt durchgeführt und ist Ausgangspunkt für die Umweltprogramme der Geschäftsbereiche, Stäbe und Tochtergesellschaften auf operativer Ebene. Das Monitoring und der Informationsaustausch erfolgen im Rahmen der Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, deren Aufgabe ein teilkonzernweiter Austausch und das Vorantreiben der umweltspezifischen Themen ist. Auch die wesentlichen Umweltthemen, welche auf strategischer Ebene in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert wurden, sind regelmäßiges Thema der Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit.

Klimaschutz

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen dieser Zeit. Der ÖBB-Konzern trägt mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei, doch das Verlagerungspotenzial ist damit bei Weitem nicht ausgeschöpft. Die Ziele des Green Deals der EU (Ziel: klimaneutrale Wirtschaft bis 2050) und die nationale Zielsetzung der Klimaneutralität in Österreich ab 2040 verstärken die Bedeutung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs. Haupthemmnisse liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben.

Der ÖBB-Konzern hat sich mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 ambitionierte Ziele gesetzt:

- CO₂-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030,
- CO₂-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050 sowie
- weitere Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und Ausbau der Kapazität sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern spielt bei der Umsetzung dieser ambitionierten Ziele eine wichtige Rolle und hat sich dazu strategische Ziele als Teil der Unternehmensstrategie gesetzt (siehe Kapitel C.5.). Einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Bilanz des ÖBB-Konzerns leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Auf diese Weise unterstützt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich. Zentrale Hebel für die Zielerreichung sind die weitere Elektrifizierung der Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2022	2021
Ausstieg aus Ölheizanlagen bis 2030 (Basis 2019: 256 Stück)	Anzahl Ölheizanlagen	0	221	233
Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034 (Basis 2022: 1.268 Stück)	Anzahl fossile Gasheizanlagen	0	1.268	n / a
Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 85% bis 2030 und auf 89% bis 2035	% elektrifiziertes Streckennetz	85% / 89%	74	74
Steigerung der ÖBB Eigenproduktion aus erneuerbaren Energien auf 40% im Bahnstrombereich bis 2030	% Anteil erneuerbarer Energie am Bahnstrom	40%	26%	37%
Steigerung der Energieeffizienz um mehr als 30% bis 2030 (Basisjahr 2017)	kWh / Zug-km	2,15	2,86	3,07
100% Elektrifizierung der Pkw-Fahrzeugflotte Straße bis 2030 (Klasse M1)	% E-Fahrzeuge Straße (Klasse M1)	100%	12,34%	8,44%

Der kurzfristige Rückgang des Eigenerzeugungsanteils des Bahnstroms von 37% auf 26% ist vor allem auf zwei temporäre Effekte durch die angehenden Bauprojekte zurückzuführen. Zum einen wurde im Zuge des Projektes Obervellach II das ehemalige Kraftwerk Obervellach I im Mai 2022 außer Betrieb genommen. Weiters wurde Ende 2021 einer der Speicherseen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund von Bauarbeiten abgesenkt. Ergänzend zu diesen technischen Faktoren schlugen sich auch die außergewöhnlich niedrigen Niederschlagsmengen negativ auf die Eigenerzeugung aus Wasserkraft nieder.

Energie

Der ÖBB-Konzern benötigt zur Versorgung der Züge als auch der Betriebsanlagen (z. B. Bahnhöfe, Betriebsstätten) Strom, Gas und Wärme.

Die Energieversorgung des elektrifizierten österreichischen Eisenbahnnetzes wird mit dem System der Bahnstromversorgung gewährleistet. Rd. 8.000 km Oberleitungen werden über rd. 60 Unterwerke, die wiederum über ein 2.000 km langes Bahnstromnetz (110/55 kV) verbunden sind, versorgt.

Seit 2018 verwendet der ÖBB-Konzern ausschließlich grünen Bahnstrom aus zu 100% erneuerbaren Energiequellen. Ein großer Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus acht ÖBB Wasserkraftwerken (sieben produzieren Bahnstrom, eines Drehstrom), vier Partner-Wasserkraftwerken und derzeit sechs Bahnstrom-Solkraftwerken. Seit Ende 2022 speist auch die Windkraftanlage in Höflein 6,75 GWh in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) ein. Außerdem werden durch die direkte Einspeisung der Erzeugung in das bahneigene Netz, vorhandene erneuerbare Energieressourcen dort genützt, wo Verbrauch entsteht. Diese direkte Verbindung von Stromerzeugung und Bahnverkehr stellt ein gelungenes Beispiel für Sektorenkopplung (Power-to-Mobility) dar. So wird das öffentliche Stromnetz entlastet und Verluste für Umformung und Transport können vermieden werden. Die restliche Menge des benötigten grünen Bahnstroms wird vom Markt zugekauft. Mit sieben Frequenzumformern wird das Bahnstromnetz, welches mit einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben wird, mit den öffentlichen 50-Hz-Netzen verbunden. Der über diese Frequenzumformer bezogene Strom stammt ebenfalls zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen (abgesichert mit Herkunftsnachweisen).

In einem zweiten Schritt wurde 2019 die Drehstromversorgung aller Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und anderer Betriebsanlagen ebenfalls auf Strom aus zu 100% erneuerbaren Energieträgern umgestellt. Mit Fotovoltaikanlagen, die 50-Hz-Drehstrom produzieren, wird dieser direkt dort erzeugt, wo er genutzt wird. Die 50-Hz-Fotovoltaikanlagen versorgen so die Gebäude und Betriebsanlagen mit grünem Strom.

Ausbau erneuerbarer Energie

Die Eigenproduktion von nachhaltigem Strom steht im Mittelpunkt der ambitionierten Klimaschutzstrategie der ÖBB. Bis 2030 wird weiterhin verstärkt in den Ausbau erneuerbarer Energie investiert. Seit über 100 Jahren ist der ÖBB-Konzern Vorreiter in Sachen Elektromobilität. Bereits rd. ein Drittel des Bahnstroms produziert die ÖBB-Infrastruktur AG aus Wasserkraft selbst.

Beim Bau von neuen Kraftwerken wird darauf geachtet, dass zusätzliche Beeinflussungen minimiert werden bzw. die Bedingungen für die Erreichung des guten ökologischen Zustandes wiederhergestellt werden. In bestehenden Kraftwerken wurden Fischaufstiegshilfen errichtet und die Maßnahmen des nationalen Gewässerbewirtschaftungsplans werden umgesetzt.

Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos – Errichtung eines Pumpspeicherkraftwerkes mit einer Leistung von 170 MW – kann das bisher nicht verwendete energetische Potenzial zwischen den beiden größten bestehenden Stauseen Tauernmoossee und Weißsee genutzt werden. Durch das Pumpspeicherkraftwerk mit einer zusätzlichen Jahresproduktion von ca. 16 GWh werden keine weiteren Gewässer belastet.

Mit dem Projekt „Kraftwerk Obervellach II“ werden unter Berücksichtigung der europäischen wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen die bestehenden Kraftwerke Obervellach und Lassach ersetzt. Die Wasserkraftwerke Obervellach und Lassach, welche über 90 bzw. 100 Jahre in Betrieb waren und das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben, wurden deshalb im Mai 2022 bzw. im November 2021 außer Betrieb genommen. Die neue Kraftwerksanlage wird nach Instandsetzung eine Jahresenergieproduktion von rd. 125 Gigawattstunden (GWh) aufweisen, womit am Standort in Kärnten eine Erhöhung der Stromproduktion um mehr als 35% erreicht wird.

Das Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung“ leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Das Kraftwerk wurde dem größten Umbauvorhaben seiner rd. 100-jährigen Geschichte unterzogen. Mit der Erneuerung der Druckrohrleitung und der Stollenrohrleitung wurde das Kraftwerk im Jahr 2021 auf den Stand der Technik gebracht und die Bahnstromversorgung in Vorarlberg abgesichert. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem CO₂-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn“ eingesetzt.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft forciert die ÖBB-Infrastruktur AG auch den Ausbau bahneigener Fotovoltaik- und Windkraftanlagen. Im Bereich der 50-Hz-Fotovoltaikanlagen wurde das 2020 gestartete Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Zusätzlich zu den mit Ende 2021 39 bestehenden Anlagen mit einer Jahresstromproduktion von ca. 4.300 MWh wurden 2022 23 50-Hz-Anlagen mit einer Jahresstromproduktion von ca. 2.600 MWh errichtet.

Im Bereich der 16,7-Hz-Fotovoltaik-Technologie haben die ÖBB Pionierarbeit geleistet. 2015 ging die weltweit erste 16,7-Hz-Bahnstrom-Fotovoltaikanlage in Wilfleinsdorf (NÖ) in Betrieb. 2020 kamen zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen hinzu: eine Aufdachanlage und ein Pilotprojekt einer Fotovoltaikanlage an einer Schallschutzwand. 2021 wurden zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen auf Freiflächen (NÖ) sowie eine Aufdachanlage (W) mit einer Gesamtleistung von 4.361 kWp errichtet. Insgesamt befinden sich sechs Bahnstrom-Fotovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 5.477 kWp im Einsatz. Der Fotovoltaikausbau soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

Zudem wurde im Herbst 2022 die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb genommen, welche direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeist. Auf Basis der Betriebserfahrung dieser Pilotanlage können weitere Windkraftanlagenstandorte entwickelt werden.

Elektrifizierung

Mittels eines mehrstufigen Elektrifizierungsplans soll der Elektrifizierungsgrad bis 2030 auf 85% angehoben werden. Für Nebenstrecken und Vershubbereiche, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch alternative Antriebstechnologien ersetzt werden. Hierbei ist ein laufender Abgleich zwischen verfügbarer Technologie und Wirtschaftlichkeit von alternativen Antriebstechnologien im Kontext zu Elektrifizierungen vorgesehen.

Energieeffizienz

Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist das Thema Energieeffizienz für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern von zentraler Bedeutung. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energiekosten und dem Schutz der Umwelt durch verminderten Emissionsausstoß. Damit und mit der Umstellung der Bahnstromversorgung sowie der Drehstromversorgung auf 100% erneuerbare Energieträger leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Beispiele der umgesetzten Energieeffizienzmaßnahmen 2022:

- Wärme
 - Gebäudesanierung – Sanierung von 20 Gebäuden
- Diesel
- Elektrifizierungen (Klagenfurt Hbf – Weizelsdorf, Marchegger Ostbahn)
- Erhöhung der Anzahl von Elektrofahrzeugen auf 229 Stück

Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen bis 2030

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt Ende 2022 noch über insgesamt 221 ölbefeuerte Heizanlagen in ihren Bestandsgebäuden. Seit 2019 wurden bereits 35 Anlagen umgebaut.

Die Reihenfolge und die Anzahl der bestehenden ölbefeuerten Heizanlagen, welche bis zum Geschäftsjahr 2030 auf Alternativenenergieträger umgebaut werden, wurde in Abhängigkeit ihres Baujahres festgelegt.

Folgende alternative Energieträger sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Anschluss-, Installations- und Betriebskosten anstelle der ölbefeuerten Heizanlagen vorgesehen:

- Nah- bzw. Fernwärme – bei Vorhandensein eines örtlichen Verteilungsnetzes
- Wärmepumpen – Umgebungswärme und Strom als Energieträger (Luft / Wasser, Sole / Wasser oder Wasser / Wasser) mit Fußbodenheizung oder Niedertemperaturkonvektoren
- Pellets – Feststoffheizung unter Verwendung des Öltankraumes als Pelletsspeicher mit bestehenden Heizkörpern
- Infrarotpaneele – elektrisch betriebene Heizflächen bei einem sehr geringen Heizwärmebedarf

Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034

Angesichts der politischen Lage und der steigenden Gaspreise folgt nach dem Ausstieg aus Heizöl der Ausstieg aus dem Erdgas. Es sind weiterhin Gesetzgebungen und Förderungen zu erwarten, welche den Ausstieg aus fossilem Gas unterstützen. Dabei bestehen wesentliche Chancen zu Zentralisierungen von Heizsystemen und zum Umstieg auf Niedertemperatursysteme. Außerdem sind angesichts der Zertifizierungen von Netzstrom und den relativ hohen Treibhausgasemissionen bei der Verbrennung von Erdgas erhebliche Einsparpotenziale von Treibhausgasemissionen bei einem entsprechenden Energieträgerwechsel zu erwarten.

Grüne Immobilien

Der Gebäudebestand der ÖBB soll in Hinblick auf mögliche Optimierungspotenziale evaluiert und entsprechend der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie sukzessive erneuert werden, damit das Ziel der Klimaneutralität mit 2040 erreicht werden kann. Neben den technischen Potenzialen werden die strategische Ausrichtung der Produktportfolios und die verwaltungstechnischen Gegebenheiten berücksichtigt. Es sollen im Rahmen von drei Pilotprojekten in Bad Aussee, Graz und Wörgl eine Methodik zur ganzheitlichen Bewertung des Bestandes entwickelt, relevante Kennzahlen definiert und Prozesse für die Auswahl von Energieeffizienzmaßnahmen erstellt werden.

Aufgrund der COVID-19-Situation und der sehr hohen Auslastung der ausführenden Unternehmen sowie der Lieferengpässe konnten die Umsetzungstermine der Pilotvorhaben nicht eingehalten werden und es kam daher zu einer Projektverzögerung. Der Pilotstandort in Bad Aussee wurde im Jahr 2022 fertiggestellt. Die Fertigstellung der weiteren Bauvorhaben (Wörgl und Graz) ist im Jahr 2023 vorgesehen.

Als nächste Schritte wird die Bewertungsmethodik unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den Pilotvorhaben weiterentwickelt.

Wichtige Energiekennzahlen auf einen Blick

Energiebedarf ¹⁾²⁾ in GWh	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom	16,6	31,6	-15,0	-47%
Drehstrom	239,6	230,7	8,9	4%
Erdgas	74,8	74,1	0,7	1%
Fernwärme und Fernkälte	47,6	49,1	-1,5	-3%
Feste und flüssige Brennstoffe	18,0	20,3	-2,3	-11%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge) ³⁾	64,5	58,1	6,4	11%
Gesamtenergiebedarf	461,1	463,9	-2,8	-1%
EE-Anteil Bahnstrom in %	100	100	0	0%
EE-Anteil Drehstrom in %	100	100	0	0%
Strom aus unbekanntenen Quellen in %	0	0	0	0%

¹⁾ Die Zahlen für den Energiebedarf umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2022 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Diesel für Vershubloks (Treibstoffe für Schienen- und Straßenfahrzeuge sind inkludiert). Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Bahnstrom-Energieverluste innerhalb der Organisation werden hier nicht abgebildet, sondern im Gesamtkonzern dargestellt (ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2022).

²⁾ In der Tabelle der Leistungsindikatoren (Kapitel C.1.) befindet sich der durch die ÖBB-Infrastruktur AG bereitgestellte Bahnstrom. Der Großteil davon wird von Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. ÖBB-Personenverkehr AG) zur Traktion von Zügen eingesetzt. Der Bahnstrombedarf in der Tabelle der nichtfinanziellen Erklärung (Kapitel G.3.) widerspiegelt den Eigenbedarf der ÖBB-Infrastruktur AG für die Bereitstellung der Infrastruktur – ein Beispiel hierfür ist der Bahnstrombedarf von Weichenheizungen. Dieser ist ein kleiner Teil des insgesamt bereitgestellten Bahnstroms. Folglich weichen die beiden Werte voneinander ab.

³⁾ 2022 wurde zusätzlich der Dieserverbrauch der Vershubloks in den Gesamtemissionen miteinbezogen.

Treibhausgasemissionen

Um die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, verfolgt der ÖBB-Konzern eine schrittweise Dekarbonisierungsstrategie entlang der drei Bereiche Mobilität, Gebäude und Scope-3-Emissionen. Die gesamtheitliche Steuerung liegt bei der ÖBB-Holding AG, Reduktionsmaßnahmen werden von den Teilkonzernen eingemeldet und eigenverantwortlich umgesetzt.

Die Einteilung von Treibhausgasemissionen in Scopes basiert auf dem „Greenhouse Gas Protocol“. Scope-1-Emissionen umfassen alle direkten Emissionen eines Unternehmens v. a. aus Verbrennungsprozessen (beispielsweise Verbrennung von Treibstoffen oder Erdgas). Scope-2-Emissionen beinhalten indirekte Emissionen, die durch die Erzeugung leitungsgebundener Energieträger entstehen – also von eingekauftem Strom, Dampf, Wärme oder Kälte. Scope-3-Emissionen umfassen alle anderen indirekten Treibhausgasemissionen, die entlang der Wertschöpfungskette eines Unternehmens verursacht werden (beispielsweise durch beschaffte Waren und Dienstleistungen, bei der Abfallentsorgung oder durch Geschäftsreisen).

Treibhausgasemissionen in Tonnen CO ₂ -eq	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Erdgas	14.993	14.808	185	1%
Feste und flüssige Brennstoffe	4.714	5.464	-750	-14%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge) ¹⁾	16.480	14.730	1.750	12%
Kältemittel	967	1.007	-40	-4%
SF ₆	0	0	0	0%
Scope 1	37.154	36.009	1.145	3%
Bahnstrom	0,62	0,00	0,62	100%
Drehstrom	1.164	0	1.164	100%
Fernwärme und Fernkälte	6.265	6.849	-584	-9%
Scope 2²⁾	7.430	6.849	581	8%
Gesamtemissionen³⁾	44.584	42.858	1.726	4%

¹⁾ 2022 wurde zusätzlich der Dieselverbrauch der Verschlussblöcke in den Gesamtemissionen miteinbezogen.

²⁾ Scope 2 market-based Werte. Die marktbasierende Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst - mittels vertraglich geregelter Instrumente - gewählt haben (z. B. Grünstrom). Die standortbasierte Methode (Scope 2 location-based) hingegen spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren, z. B. des jeweiligen Landes). Die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Stand GJ 2022 [AT]) betragen 22.380 t CO₂-eq. (2022) bzw. 17.814 t CO₂-eq. (2021).

³⁾ Scope 1 und Scope 2 market based. Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren entsprechen den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Stand 2020). Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2021 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Flüssiggas- und Hüttenkoksverbrauch, Fernkälte, Dieselverbrauch schienengebundener Fahrzeuge, externes Carsharing, SF₆- und Kältemittelverluste. Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Emissionen aus biogenen Energieträgern – diese sind nicht in der obigen Tabelle enthalten – betragen 3,5 t CO₂-eq. (2022) bzw. 4,0 t CO₂-eq. (2021).

Kältemittel und SF₆

Klimaanlagen werden beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern für Gebäudekühlung (z. B. Büros), zur Kühlung von Technikräumen (Telekommunikation, Leit- und Sicherungstechnik etc.) sowie in Tunnelbauwerken (Querschläge, Notausgangsbauwerke etc.) eingesetzt. Die Kältemittel sind für die Aufrechterhaltung des Betriebes der Klimaanlagen notwendig und werden im Zuge der Inbetriebnahme gefüllt und hermetisch abdichtet und verbleiben bis zum Abbruch der Klimaanlage im System. Im Zuge eines Rückbaues werden die Kältemittel aus dem System abgesaugt und den rechtlichen Erfordernissen entsprechend entsorgt oder wiederverwendet. Die Klimaanlagen werden regelmäßig gewartet und instandgehalten. Kommt es während des Betriebes zu Undichtheiten im Kältekreis der Klimaanlage, so müssen diese Kältemittel für den einwandfreien Betrieb der Klimaanlagen nachgefüllt werden.

Im Bereich von Mittelspannungsschaltanlagen 50 Hz und Hochspannungsschaltanlagen 16,7 Hz ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern u. a. auf die Verwendung von Schwefelhexafluorid (SF₆-Gas) angewiesen. Die kompakte Bauweise und die Unempfindlichkeit dieser Anlagen gegenüber äußeren Einflüssen sind vor allem beim Einsatz in Tunnelprojekten (z. B. Semmering-Basistunnel, Koralmtunnel etc.) von essenzieller Bedeutung. Mittels Dichtewächter wird die Gasdichte in elektrischen Geräten überwacht. Im Regelbetrieb treten keine Emissionen auf, da es sich um geschlossene Systeme handelt.

Scope 3

Die konzernweite Erfassung und Reduktion der Scope-3-Emissionen erforderten ein strukturiertes Vorgehen. Dieser Prozess erfolgt zentral gesteuert durch die ÖBB-Holding AG und unter Mitwirkung der ÖBB Teilkonzerne. Einige dieser Scope-3-Emissionen sind mit gezielten Maßnahmen gut direkt von den ÖBB beeinflussbar, bei anderen sind die ÖBB vom Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Deswegen werden unterschiedliche Anwendungstiefen für mögliche Scope-3-Treibhausgas-Reduktionsziele festgelegt. Acht der fünfzehn Scope-3-Teilkategorien des Greenhouse Gas Protocols sind für den ÖBB-Konzern relevant – vier davon werden bereits seit 2021 mit der konzernweiten THG-Bilanz detailliert berichtet –, die restlichen Teilkategorien werden vorerst in einer Bandbreite dargestellt. Die Erweiterung mit Detaildaten ist schrittweise geplant. 2022 wurde die Ermittlung der Datengrundlage für die Vertiefung dieser restlichen Scope-3-Teilkategorien gestartet – v. a. für die Beschaffung von Kapital- u. Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen. Bis Ende 2023 ist die Erstversion eines Dekarbonisierungspfades für die Scope-3-Emissionen des ÖBB-Konzerns geplant. Angaben zu Scope-3-Emissionen des ÖBB-Konzerns liegen also bereits vor, weitere Vertiefungen sind in Erarbeitung. Erste Maßnahmen (z. B. bezüglich nachhaltiger Beschaffung oder Kompensation von dienstlich notwendigen Flugreisen) werden bereits laufend umgesetzt.

Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nutzt zum 31.12.2022 eine Flotte von 3.313 Kraftfahrzeugen und 2.169 schienengebundenen Fahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. Die Rail Equipment GmbH & Co KG ist Fuhrparkmanager, Fahrzeugkomplettanbieter und Servicedienstleister für straßengebundene Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns und schienengebundene (Spezial-)Fahrzeuge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Rail Equipment GmbH & Co KG unterstützt ein Gesamtmobilitätsangebot für Bahn- und Buskunden (erste / letzte Meile).

Carsharing

Durch ein konzerninternes Carsharingangebot wird die Auslastung der Dienstkraftfahrzeuge optimiert. Derzeit stehen den Mitarbeiter:innen 534 Fahrzeuge an über 90 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Davon stehen unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ an 44 Stationen 380 Fahrzeuge, davon 53 Elektrofahrzeuge, und 23 Elektroladestationen den Bahnkund:innen zur Verfügung. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

ÖBB Rail&Drive-Standorte



E-Mobility

Elektromobilität soll die Funktionalität der Verkehrsstation als multimodalen Mobilitätshub erweitern. Dabei wird die Anzahl der E-Pkw in den nächsten Jahren maßgeblich steigen. So konnte in den vergangenen Jahren durch die laufende Erneuerung des Fuhrparks, der CO₂-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Mit Ende 2022 sind fast ausschließlich Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren in Betrieb, die E-Fahrzeugflotte wird laufend erweitert.

Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO₂ als auch NO_x) und Treibstoffverbrauch vorgegeben und bewertet. Damit wird gewährleistet, dass der Kfz-Fuhrpark des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Motorentechnologie ausgestattet ist. Nach Möglichkeit werden vorzugsweise Elektro- bzw. Hybridfahrzeuge beschafft.

Die E-Fahrzeugflotte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfasst zum Ende des Geschäftsjahres 2022 229 Elektrofahrzeuge, 53 davon werden im Rahmen des österreichweiten Carsharingangebots „ÖBB Rail&Drive“ angeboten. Darüber hinaus sind derzeit 128 Elektrofahrräder in Verwendung. Die Dekarbonisierung der Kfz-Flotte wird durch vermehrten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie vorangetrieben. Um eine weitere Senkung des CO₂-Ausstoßes zu erreichen, ist bis Ende 2023 eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 380 Fahrzeuge im Gesamtkonzern geplant.

Schienenfahrzeuge

Zur Sicherstellung der Anlagenverfügbarkeit, der Durchführung von Instandhaltungs- und Montagearbeiten sowie der sicheren Betriebsführung, werden im Bestandsnetz schienengebundene Fahrzeuge eingesetzt. Da in den nächsten Jahren einzelne Fahrzeugtypen das Ende der technischen Lebensdauer erreichen, wurden umfangreiche Beschaffungsprogramme gestartet.

Es handelt sich dabei um die Beschaffung von

- 50 Hochleistungsinstandhaltungsfahrzeugen und 6 Steuerwagen,
- 18 Rettungszügen sowie
- 90 Schotterwagen,

die in den Jahren 2023 bis 2028 geliefert werden.

Durch diese Beschaffungen können bestehende dieselbetriebene Schienenfahrzeuge substituiert werden. Die Fahrzeuge sind mit einem innovativen Elektro-Hybrid-Antrieb ausgestattet, wodurch künftig eine wesentliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs erreicht werden kann.

Wichtige Kennzahlen zum Fuhrpark auf einen Blick

Fuhrpark ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Stück	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl Schienenfahrzeuge	2.169	2.214	-45	-2%
Anzahl Lkw mit 3,5 Tonnen	136	142	-6	-4%
Anzahl Lkw mit weniger 5 Tonnen	17	17	0	0%
Anzahl Lkw mit über 5 Tonnen	26	24	2	8%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	3.313	3.325	-12	0%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	3	5	-2	-40%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	33	42	-9	-21%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	3.277	3.278	-1	0%
davon Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	229	168	61	36%

Anpassung an den Klimawandel

Die klimatischen Änderungen, seien es Änderungen des Niederschlagsmusters (intensiverer Niederschlag, Regen, Schnee etc. in einem bestimmten, tendenziell kürzeren Zeitintervall), der Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Änderung in Bezug auf Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen, können sich auch auf den gesamten Bahnkörper sowie auf das bahnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) und damit letztendlich auf den Bahnbetrieb auswirken. Die sichere Bahnbetriebsführung, ein Optimum an Streckenverfügbarkeit und die Minimierung von Anlagenstörungen sind eine Grundvoraussetzung, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Auch die Bahninfrastruktur muss sich daher an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen. Um die Anpassung an den Klimawandel bestmöglich zu unterstützen, ist neben der Umsetzung von Präventivmaßnahmen auch die Etablierung von Monitoring- und Frühwarnsystemen von großer Wichtigkeit.

Zielsetzungen

- Gezielte Entwicklung und Erweiterung von geeigneten Vorbeugemaßnahmen
- Einführen von Monitoring- und Frühwarnsystemen, um Gefahren frühzeitig und rasch zu erkennen und effizient zu informieren
- Umsetzung der bereits definierten einheitlichen Vorgehensweise bei Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten im Gleis bei hohen Temperaturen
- Erhalt und Pflege der Fläche an bewirtschaftetem Schutzwald
- Bedarfsgerechtes Anlagenmanagement bei Steinschlag- und Lawinenverbauungen

Wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen wie im normativen Bereich wurden bereits 2012 im Rahmen des Forschungsprojektes „KLIWA“ gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur gelegt. Weitergeführt wurden die Forschungsarbeiten im Zuge der Verkehrsinfrastrukturforschung mit dem Projekt „clim_ect, Klimawandel und Auswirkungen auf Naturgefahren“, das 2021 abgeschlossen wurde. Mithilfe der Projektergebnisse können Aussagen zur Eintrittswahrscheinlichkeit eines wetterbedingten Schadensereignisses getroffen werden. Dies gelingt mit der Überschneidung der meteorologischen Daten inklusive Wetterbeobachtungen und einer konkreten kleinräumigen Bezugsebene. Damit können zukünftig Gefährdungskorridore auf der Schieneninfrastruktur identifiziert und präventive Handlungen gesetzt werden. Außerdem wurde 2021 ein weiteres Projekt zur Anpassung an den Klimawandel, zur Prognose von Extremwetterereignissen und zu den Auswirkungen des Klimawandels auf das Primärenergiedargebot zur Versorgung des Bahnverkehrs gestartet.

Je nach regionalen und lokalen Gegebenheiten können insbesondere kleinräumige, stärkere Niederschlagsereignisse vermehrt zu Hochwasser und Überschwemmungen, Muren oder Hangrutschungen führen. Punktuelle Aussagen zu klimawandelbedingten Veränderungen sind jedoch sehr schwierig zu treffen, da speziell diese lokal begrenzten Extremwetterereignisse, die große Folgeschäden nach sich ziehen, nur schwer vorhergesagt werden können.

Durch die Verwendung von Niederschlagsdaten wird das Ziel verfolgt, bestmöglich die aktuellen Grundlagen für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen zu verwenden. Für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen werden daher Niederschlagsdaten verwendet, die möglichst aktuell und auch laufend aktualisiert werden. Diese Niederschlagsdaten werden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft per Internetabfrage bezogen.

Auch Schäden an Bahnanlagen und Streckenunterbrechungen durch Stürme sind künftig vermehrt möglich. Zudem können durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion 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. Insgesamt besitzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 4.239 ha Wald in ganz Österreich (davon 3.370 ha Schutzwald, der weiterhin gleichbleibend groß ist).

Um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen, sind ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald sowie Steinschlag- und Lawinenverbauungen von großer Bedeutung.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Steinschlag- und Lawinenverbauungen in km	204	202

Ein weiteres mögliches Risiko sind Gleisverwerfungen, welche sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten. Entsprechende Vorbeugemaßnahmen wie etwa der Versand von Hitzewarnungen über das Wetterwarnsystem infra:wetter sowie darauf basierende Maßnahmen zur Schadensvorbeugung und ein einheitlich definiertes Vorgehen bei Arbeiten im Gleis wurden bereits gesetzt.

Im Hinblick auf den Klimawandel sind insbesondere jene Maßnahmen von Bedeutung, die darauf abzielen, auf mögliche Folgewirkungen vorbereitet zu sein. Effektive Präventivmaßnahmen oder auch Monitoring- und Frühwarnsysteme, welche aufkommende Gefahren frühzeitig erkennen und rasch und effizient darüber informieren, sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Auf diese Weise können rechtzeitig die notwendigen Schritte eingeleitet und mögliche Schäden abgewehrt bzw. vermindert werden. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag für die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an Streckenverfügbarkeit geleistet.

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben.

Infra:wetter

Infra:wetter ist ein streckenbezogenes Wetterwarnsystem, das den User:innen Informationen über Großwetterlagen und regionale meteorologische Verhältnisse sowie auch eine Vorschau auf die kommenden 72 h bietet. Zusätzlich können über infra:wetter Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc. in verschiedenen Intensitätsstufen per E-Mail oder SMS versendet und den Nutzer:innen je nach Anforderungswünschen an Warnstufen und Sendezeiten zugestellt werden. Damit kann eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien erfolgen.

Die Wetterdaten, welche teilweise auch von ÖBB-eigenen, bahnstreckenspezifisch angeordneten, Wetterstationen bezogen werden, werden von einem privaten Wetterdienst aufbereitet und auf der ÖBB-eigenen infra:wetter-Plattform zur Verfügung gestellt. Alle Berechtigten haben so jederzeit Zugriff auf aktuelle meteorologische Informationen. Neben einzelnen Wetterstationsdaten können auch Radardaten abgefragt und angezeigt werden. In einer eigenen Verfahrensanweisung ist der Versand von laufend aktuellen Wetterwarnungen per SMS und E-Mail geregelt.

Da eine Zunahme der Extremwetterereignisse wie etwa extreme Temperaturspitzen im Winter und im Sommer sowie kurzfristigeres Auftreten von abwechselnden Wetterlagen, insbesondere bei Starkregen und Stürmen sowie bei Gewittern, beobachtet werden, sind für das infra:wetter folgende Weiterentwicklungsmaßnahmen bereits umgesetzt worden:

- Entwicklung einer mobilen infra:wetter-Version
- Vorhersagen für Schneeverwehungen und möglichen Windbruch bei Bäumen
- Einführung von Schwellenwerten für Hitzewarnungen in den Sommermonaten
- Bedarfsgerechte Anpassungen der derzeitigen Schwellenwerte für die unterschiedlichen Warnungen aufgrund von Analysen und Auswertungen

Naturgefahrenhinweiskarte

In der Naturgefahrenhinweiskarte werden entlang des ÖBB Streckennetzes die Ergebnisse der bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereiche durch Naturgefahren, insbesondere von Steinschlag und Wildbachereignissen, dargestellt.

Für jene Strecken, für die eine generelle Exposition aus Naturgefahrenprozessen vorliegt, werden die Einzugsgebiete der unterschiedlichen Prozesse sowie vorhandene Schutzverbauungen mit standardisierten Aufnahmeblättern erhoben und dokumentiert. Den Felderhebungen werden numerische semiquantitative Einwirkungsberechnungen vorangestellt, im Zuge der Vororterhebung werden eventuell ergänzende Feststellungen vorgenommen. Zusammen mit der Exposition des Bauabschnittes gegenüber dem Naturgefahrenprozess wird pro potenzieller Gefahrenstelle eine Hinweiskategorie kommissionell durch ÖBB-eigene Fachleute festgelegt. In Bezug auf Wildbachprozesse werden zusätzlich die Bahndurchlässe in ihrer Form und Größe aufgenommen, da diese darüber entscheiden, ob Ereignisse schadlos ab- bzw. durchgeführt werden können.

Die vollständige Erhebung der potenziellen Gefahrenstellen an den in Bezug auf Naturgefahren sensibelsten Streckenabschnitten ist für die Prozesse Steinschlag und Wildbach bis Jahresende 2019 abgeschlossen worden. 2022 wurde die Naturgefahrenhinweiskarte fertiggestellt, inklusive der kommissionellen Festlegungen der Hinweiskategorien und daraus allenfalls erforderlichen Maßnahmendefinitionen. In den laufenden Jahren soll im Zuge des regelmäßigen Prozesses der Anlagenerichtung und Anlageninstandhaltung die Naturgefahrenhinweiskarte bedarfsgerecht fortgeschrieben werden. Gleiches gilt auch für den inhaltlichen Abgleich mit Gefahrenzonenplänen der Wildbach- und Lawinerverbauung.

Dieser strategische Überblick dient als Grundlage, um präventiv risikoreduzierende Maßnahmen, die technisch oder organisatorisch sein können, zu implementieren. Aufgrund der fünfstufigen Kategorisierungen ist eine bedarfsgerechte Prioritätenreihung möglich. In Kombination mit den infra:wetter-Warnungen können gezielt lokale kurzfristige betriebliche Entscheidungen an Maßnahmensetzungen getroffen werden. Die Naturgefahrenhinweiskarte ist somit auch in Bezug auf klimatische Änderungen eine wichtige Wissensgrundlage, um den hohen Sicherheitsstandard hinsichtlich des Schutzes vor Naturgefahren zu erhalten.

Hochwasserbetroffenheit

In Plänen, welche die Hochwasserbetroffenheit darstellen, werden im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit jene Streckenabschnitte dargestellt, an denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht. Bei den konkret betroffenen Streckenabschnitten ist ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt, um als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung zu stehen. Die Inhalte der Hochwasserbetroffenheit bilden dabei auch eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können. U. a. werden die Pläne bei den Verhandlungen von Beitragszahlungen mit Dritten herangezogen.

Vom Bund und den Bundesländern sowie diversen Ziviltechnikerbüros wurden und werden die aktuellen Abflussuntersuchungen entlang des gesamten Streckennetzes eingeholt, für die Fragestellungen der ÖBB-Konzern ausgewertet und – sofern entsprechend plausibilisiert – intern dargestellt. Dazu werden die Hochwasseranschlagslinien und deren absolute Wasserspiegellage in Bezug zur Höhe des Bahndammes bzw. der Schienenoberkante verglichen. Bei Bedarf werden mögliche Schutzmaßnahmen wie etwa Dammsicherungen, Retentionsräume etc. vorgeschlagen.

Sind infolge der Geländesituation und des Verlaufs der Bahntrasse keine oder nur verhältnismäßig umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Bahn erforderlich, werden punktuell auch Hochwasserpegel errichtet. Diese sind in der Lage, den Hochwasserstand zu messen, welcher per Fernübertragung sodann jederzeit am PC abgelesen werden kann. Ein Beispiel hierfür ist an der Strecke Salzburg – Wörgl im Bereich Pass Lueg vorzufinden.

Präventive Baumentfernung – „Bahnniederwald“

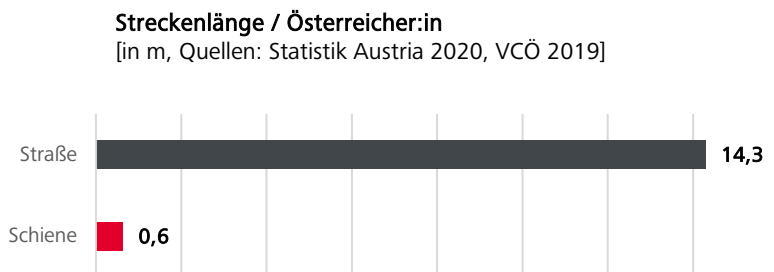
Das Ziel der präventiven Baumentfernung liegt darin, die Beeinträchtigung der Bahn durch Äste oder umstürzende Bäume bei Stürmen und Gewittern bestmöglich zu reduzieren und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter zu steigern.

Durch Auswertungen von Lichtraumscannerdaten werden Streckenabschnitte mit sehr nahe an der Bahn befindlichen Bäumen detektiert. Unter Berücksichtigung des aktuellen Baumzustandes werden letztendlich die Streckenabschnitte ausgewählt, an denen im Folgejahr die Bäume gefällt werden und dadurch der sogenannte „Bahnniederwald“ umgesetzt wird. Größenordnungsmäßig werden im Jahr 2022 ca. 120 km Bahnniederwald umgesetzt.

Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden

Der achtsame und nachhaltige Umgang mit Ressourcen steht im Fokus des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Neben Kreislaufwirtschaft gewinnen auch die Themen „Flächenverbrauch“, „Bodenversiegelung“ und „Nachhaltige Nutzungsformen“ für nichtbetriebsnotwendige Bahnflächen weiterhin stark an Bedeutung. Der Bodenverbrauch liegt in Österreich laut Regierungsprogramm weit über dem Zielwert. In den letzten Jahren ist das Straßennetz täglich um mehrere Hektar pro Tag gewachsen, während das Schienennetz im Gegenzug geschrumpft ist. Dabei ist Eisenbahninfrastruktur eine äußerst flächensparende Form der Transportinfrastruktur. Während man im motorisierten Individualverkehr pro beförderter Person 100 m² Verkehrsfläche braucht, sind es bei der Bahn nur 7 m²⁵². Im Güterverkehr ist der Flächenbedarf pro Kilometer Streckennetz auf der Straße dreimal höher als auf der Schiene⁵³.

In Österreich ist das Straßennetz rd. 24-mal länger als das Schienennetz.



Die Gesamtfläche, die in Österreich für Verkehrsflächen versiegelt ist, beträgt rund 1.240 km² (das entspricht ca. der Hälfte der Fläche des Bundeslandes Vorarlberg), wobei der Straßenverkehr 96% in Anspruch nimmt⁵⁴. Der Anteil der ÖBB-Verkehrsfläche an der Gesamtverkehrsfläche in Österreich beträgt nur 2,4%.

⁵² Allianz pro Schiene: Flächenverbrauch nach Verkehrsmittel (06/2020).

⁵³ Verband der Anschlussbahnunternehmen (VABU).

⁵⁴ VCÖ Presseaussendung (07/2021).

Zielsetzungen

- Einnahme einer Vorreiterrolle im Bereich der Kreislaufwirtschaft und Unterstützung der Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft
- Effizienter und nachhaltiger Einsatz und Management von Rohstoffen / Materialien und Produkten
- Reduktion der Bodenversiegelung und des Flächenverbrauchs

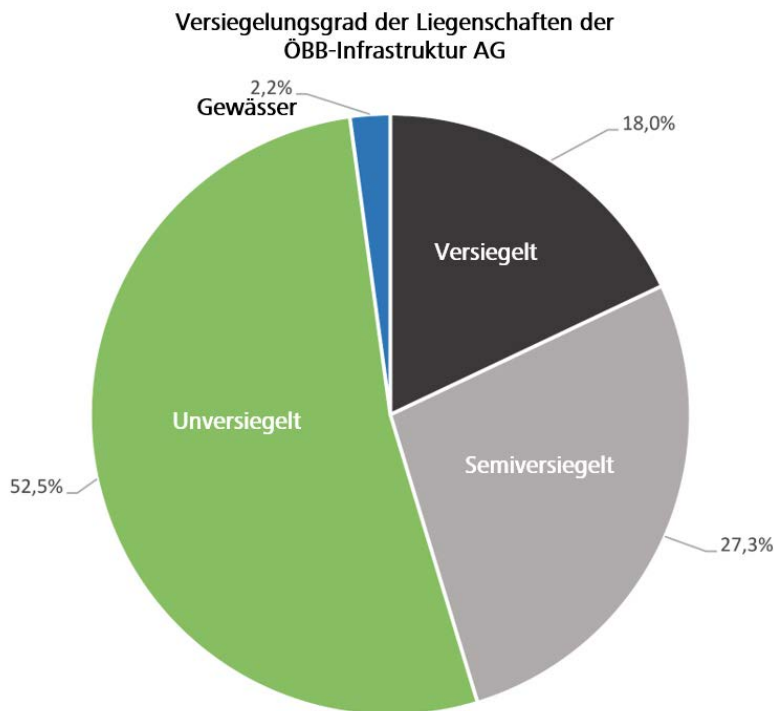
Fläche

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG*) in km ²	2022	2021
Gesamtfläche	189,4	189,6
Verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,3	8,3
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,6
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,9	7,0
Park & Ride-Anlagen	1,3	1,3

*) Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Um die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen, die sich im Besitz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns befinden, besser abschätzen zu können, wurde mit dem Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Department Raum, Landschaft, Infrastruktur der Universität für Bodenkultur das Projekt „Potenzialflächenanalyse“ durchgeführt, welches im Jahr 2021 abgeschlossen werden konnte.

Mittels diverser Satellitendaten und öffentlich verfügbarer Datenbanken, konnte ein genaues Bild der Landbedeckung auf Bahngrund geschaffen werden. Fast 24.000 Grundstücke auf insgesamt über 18.800 ha in ganz Österreich wurden analysiert.



Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude; Semiversiegelt: Bahnschotterkörper, Schotterflächen; Unversiegelt: Grünland, Ackerland, Wald und Strauchflächen, Gärten.

Quelle: Schauppenlehner, T., Hainz-Renetzeder, C., Lux, K., Frühwirth, R. (2022): Ermittlung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Potentiale von ÖBB Freiflächen – Endbericht. Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Universität für Bodenkultur, Wien. 75 S (im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG).

In Summe besitzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsfläche. Besonders hohe Waldanteile gibt es in den Bundesländern Tirol, Vorarlberg und Kärnten aufgrund der wichtigen Schutzwaldfunktion für die Schieneninfrastruktur in den alpinen Streckenbereichen. In waldarmen Regionen wie dem Burgenland, erhöhen die bahnbegleitenden Wälder auf Bahngrund die Landschaftsvielfalt. Aufgrund der höheren Schienennetzdichte, der Hochleistungsstrecken und größeren Bahnhöfe finden sich in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Oberösterreich hohe Bahntrassenanteile. In den Bundesländern Salzburg und Vorarlberg machen auch Wasserflächen einen nennenswerten Anteil des Bahngrundes aus, da sich dort die großen Wasserkraftspeicherseen für die Bahnstromproduktion befinden.

Darüber hinaus wurden verschiedene Fallbeispiele zur extensiven, nachhaltigen Landnutzung, wie Urban Gardening, Beweidung, Energieerzeugung, etc. erarbeitet und visualisiert.

Um die Bodenversiegelung noch weiter zu reduzieren, hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ein Programm gestartet, in dem Entsiegelungsmaßnahmen in den Regelwerken und im Rahmenplan evaluiert und erste Pilotprojekte ins Leben gerufen werden.

Abfallwirtschaft und Ressourcenmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist als Bauherr von großen Infrastrukturvorhaben, aber auch im Zuge der Instandhaltung von bestehenden Infrastrukturanlagen einer der größten Abfallerzeuger in Österreich.

Abfallwirtschaftliche Systemabgrenzung

Abfallart, -herkunft, -menge und -verbleib werden von dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Abfallbesitzer (Abfallersterzeuger) entsprechend der abfallrechtlichen Vorgaben gemäß § 17 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) dokumentiert. Dies erfolgt über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem, EDM-Meldungen, AISAG-Meldungen etc.) getrennt für jedes Kalenderjahr.

Die abfallrechtlichen Verpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns enden gemäß aktuell gültigem Abfallwirtschaftsgesetz mit der Übergabe der Abfälle an befugte Sammler:innen und Behandler:innen 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.

Anfallender Abfall und abfallbezogene Auswirkungen

Die wesentlichen Materialinputs ergeben sich aus den Hauptaufgaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. In diesem Zusammenhang ist die ÖBB-Infrastruktur AG bestrebt, Materialien nachhaltig einzusetzen, indem deren Wiederverwertbarkeit im Vordergrund steht. Die Hauptmasse macht der Gleisschotter (Oberbauschochter) aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 t eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit etwa 60.000 t pro Jahr. Den mengenmäßig drittichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 t pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Durch die Definition der zu verwendenden Materialien, insbesondere der Verwendung von Betonschwellen an Stelle von getränkten Holzschwellen, können all diese Stoffe am Ende ihrer langen Lebensdauer zu einem überwiegenden Teil wiedereingebaut bzw. recycelt werden.

Abfälle aus eigenen Aktivitäten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ergeben sich ausschließlich im Zuge von großen Bauvorhaben anhand von Erneuerungs- / Neubau- / Ausbau-Projekten, der Instandhaltung (Inspektions- / Wartungs- / Entstörungs- / Instandsetzungsarbeiten) und dem Betrieb der Anlagen. Hierbei wird eine Unterscheidung nach baulichen, betrieblichen und kommunalen Abfällen getroffen. Eine gesonderte Ausweisung erfolgt für Eisen- und Nichteisenmetalle („Schrott- / Metallabfälle“) im Rahmen der Berichtslegung für die nichtfinanzielle Erklärung.

Die großen Mengen an Bau- und Abbruchabfällen setzen sich unterschiedlich zusammen (u. a. Abfälle mineralischen Ursprungs, Metallabfälle, Holzabfälle) bzw. untergeordnete Mengen an gefährlichen Abfällen. Ein Teil der Entsorgung der baulichen und betrieblichen Abfälle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird mittels Einzelverträgen oder Rahmenverträgen durch den Entsorgungspartner Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH (RCL-ES) in Form eines Tochterunternehmens der Rail Cargo Austria AG abgewickelt. Für kommunale Abfälle an den von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH verwalteten Objekten erfolgt die umweltgerechte Verwertung oder Beseitigung durch die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen oder Bürostandorte). Für den überwiegenden Teil an baulichen Abfällen aus großen Infrastrukturvorhaben erfolgt die Entsorgung über gesonderte Bauverträge (Einzelverträge).

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den betriebseigenen Deponien des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu, da diese wesentlichen Bestandteile von Infrastrukturvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder Errichtung der Koralmbahn) im öffentlichen Interesse (siehe EB/UV-Verfahren) sind und hierzu bauliche Abfälle einer Beseitigung unter Berücksichtigung der bestmöglichen Reduktion von Transportwegen und damit auch Emissionen zugeführt werden.

Abfallmanagement und Kreislaufwirtschaft

Im Sinne der Ökologisierung und Kreislaufwirtschaft erfolgt bei Infrastrukturvorhaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine Wiederverwendung von Aushubmaterialien, soweit diese bautechnisch und umwelttechnisch im notwendigen Ausmaß und zulässiger Weise für das Verfüllen von Geländeunebenheiten oder das Vornehmen von Geländeanpassungen geeignet sind. Innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns steht der schonende Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien im Fokus. Dies äußert sich z. B. in Form der maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett sowie in Form von Untergrundsanierungen mittels einer Aushubmaschine (AHM). Dabei wird der obere Bereich des Schotterbettes gebrochen, mit Neumaterial vermengt und als Tragschicht wieder im Gleis eingebaut. Das restliche Gleisschottermaterial wird gemeinsam mit dem Untergrund ausgehoben und entsorgt. Somit erfolgt eine Wiederverwendung im Sinne der Ressourcenschonung und Reduktion der Abfallmenge.

ÖBB-Infrastruktur AG – Rückgewinnung Gleisschotter in t	2022	2021
Rückgewinnung Gleisschotter durch Reinigungsmaschinen	247.000	320.000
Rückgewinnung Gleisschotter durch maschinelle Untergrundsanierung	22.000	23.000

Gebrauchte Betonschwellen werden nach erfolgter Prüfung und auf Basis ihrer technischen Eignung als „Bau- oder Betonschwellen“ einer Wiederverwendung im Gleisnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugeführt. Ein großer Teil der gebrauchten Betonschwellen wird auch nach erfolgter Prüfung (u. a. auf mechanische Beschädigung, Verunreinigungen und bautechnische Eignung) und der Entfernung der Elemente zur Schienenbefestigung einem Verkauf und somit einer bestimmungsgemäßen weiteren Verwendung zugeführt.

Mit dem Ziel, Kreislaufwirtschaft ganzheitlicher zu betrachten, startete die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH in einem ersten Schritt 2021 eine Kooperation mit dem Unternehmen Materialnomaden. Ziel ist es, die Kreislaufwirtschaft in allen ihren Facetten zu betrachten und sowohl die Weiter- (ReUse) und Wiederverwendung (Recycling) von Materialien zu forcieren. In einem ersten gemeinsamen Prozess wurde das Potenzial der Wiederverwendung und Weitervermittlung von Ressourcen bei Immobilienabbruchprojekten erhoben. Im Rahmen eines Pilotobjekts wurde der Bahnhof Gedersdorf im Jahr 2022 rückgebaut und geeignete Materialien im Kreislauf gehalten, die erlangten Ergebnisse werden 2023 einer Evaluierung unterzogen.

Im Zuge von Ausschreibungen beauftragt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geeignete Auftragnehmer:innen ausdrücklich und unwiderruflich mit der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung der anfallenden Abfälle.

Für die betriebseigenen Deponien erfolgt die Abwicklung federführend durch den/die Leiter:in der Eingangskontrolle im Auftrag des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Hierbei werden die gesetzlichen Vorgaben (u. a. DVO 2008 idgF) sowie die internen Vorgaben (Abfallbilanzmeldung; EDM-Portal) in enger Abstimmung mit dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern abgewickelt. Externe bestellte Deponieaufsichten (behördliche Aufsichten) begleiten hierbei die Ausführung und Nachweisführung.

Bei Beseitigungen über Bauverträge (Einzelverträge) erhalten die Projektleitungen die erforderlichen Abfallnachweise von Auftragnehmer:innen. Nach erfolgter Plausibilitätsprüfung (Art, Menge, Herkunft, Verbleib) werden die Daten zur Eingabe ins Umweltinformationssystem (UIS) an die definierten Bearbeiter:innen übermittelt.

Die Erfassung aller gefährlichen und nichtgefährlichen Abfälle, welche über den Entsorgungspartner RCL-ES entsorgt werden, erfolgt automatisiert durch die RCL-ES.

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH erhebt pro Objekt (wenn im Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns) die Anzahl der vorhandenen Abfallbehälter (Gebindegröße) je Fraktion, welche nicht über die Leistungskontrakte (Rahmenverträge) der RCL-ES beseitigt werden, sowie die Entleerungsintervalle und überprüft dies laufend auf Aktualität. Die Daten werden in einem Datenverarbeitungssystem durch den / die festgelegte / n Benutzer:in der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH erfasst.

Weiters erfolgt durch die jeweiligen Umweltkoordinatoren (U-K) der Organisationseinheiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine stichprobenweise Plausibilitätskontrolle der Abfalldaten. Die Abfallbeauftragten behalten sich eine weitere stichprobenartige Plausibilitätsüberprüfung der Abfalldaten vor. Etwaige Auffälligkeiten werden dem jeweiligen U-K zur Kenntnis gebracht, um diese zu klären bzw. zu bereinigen.

Die abfallbezogenen Daten können mittels Datenverarbeitungssystem in Berichtsform zur Verfügung gestellt werden.

Abfalltabelle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Abfallart in Tonnen (t) ¹⁾²⁾	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ³⁾	448	598	977	931	24	14	0	0	1.449	1.543
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	21.096	17.564	354	374	0	0	0	0	21.450	17.938
Verwertung	21.544	18.162	1.331	1.305	24	14	0	0	22.899	19.481
Betriebsfremde Deponien	855	1.155	417	0	0	0	0	0	1.272	1.155
Beseitigung	855	1.155	417	0	0	0	0	0	1.272	1.155
Gefährlicher Abfall	22.399	19.317	1.748	1.305	24	14	0	0	24.171	20.636
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.330.716	637.076	26.199	7.657	38.482	26.891	3.785	3.551	1.399.182	675.175
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	1.626.438	250.989	0	0	0	0	0	0	1.626.438	250.989
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	107.707	211.004	0	2	0	0	0	0	107.707	211.006
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren	56	88	5.588	3.346	0	0	0	0	5.644	3.434
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	547	650	227	276	0	0	9.226	8.844	10.000	9.770
Verwertung	3.065.464	1.099.807	32.014	11.281	38.482	26.891	13.011	12.395	3.148.971	1.150.374
Betriebsfremde Deponien	2.616.703	2.394.192	2.862	2.796	132	152	221	114	2.619.918	2.397.254
Betriebsseigene Deponien	903.852	1.864.858	0	0	0	0	0	0	903.852	1.864.858
Beseitigung	3.520.555	4.259.050	2.862	2.796	132	152	221	114	3.523.770	4.262.112
Nicht gefährlicher Abfall	6.586.019	5.358.857	34.876	14.077	38.614	27.043	13.232	12.509	6.672.741	5.412.486
Gesamtabfall	6.608.418	5.378.174	36.624	15.382	38.638	27.057	13.232	12.509	6.696.912	5.433.122
davon Verwertung	3.087.008	1.117.969	33.345	12.586	38.506	26.905	13.011	12.395	3.171.870	1.169.855
davon Beseitigung	3.521.410	4.260.205	3.279	2.796	132	152	221	114	3.525.042	4.263.267

¹⁾ 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.

²⁾ Aufgrund einer Systemumstellung im GJ 2022 kommt es bei den Daten von 2021 zu einer Abweichung von ca. 0,01%.

³⁾ Gefährlicher Abfall wird vor dem Recycling einem mechanischen, biologischen und chemisch-physikalischen Verfahren zugeführt.

Wasserverbrauch

Der sparsame und effiziente Einsatz von Wasser ist ein zentrales Zukunftsthema und eine der Herausforderungen unserer Zeit. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist daher ein nachhaltiger Umgang mit Wasser ein besonderes Anliegen. Der Wasserverbrauch des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns betrug im Jahr 2022 rd. 2,0 Mio. m³. Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Wasserverbrauch in m ³	2.049.415	2.151.876

Im Bereich des Fahrweges von Eisenbahnen stellt die nachhaltige Bahnentwässerung einen wesentlichen Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleislage dar. Hierbei wird das Niederschlagswasser aus dem Gleiskörper, sowie allenfalls über Böschungen zufließendes Wasser über Gräben, Grabenmauern oder Drainagen gesammelt und sicher zur nächsten Vorflut (Einleitpunkt in ein Gewässer) weitergeleitet. Die anfallende Wassermenge ist dabei abhängig von der Anzahl der Gleise und den topografischen Verhältnissen. Eine Wasserentnahme oder ein Wasserverbrauch findet hierbei nicht statt. Treten zum Beispiel in Böschungen unterirdische Wässer zutage, werden diese gefasst und ebenfalls bis zur nächsten Vorflut geleitet. Die Einleitung der Niederschlagswässer in die Vorflut (z. B. Bach, Fluss, Grundwasser) erfolgt derart, dass keine schädlichen Auswirkungen auf diese erfolgen. Bei Vorflutern mit Wasserstress werden je nach Wassermenge und möglicher Aufnahmekapazität des Vorfluters Rückhaltevorrichtungen wie z. B. Drosselschieber oder Rückhaltebecken vorgesehen. Im Zuge der Wasserrückführung werden vor allem für die einzelnen Bauphasen auch Wasseruntersuchungen aus chemischer Sicht durchgeführt, sodass entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können, um die Vorfluter durch die Wasserrückführung nicht nachteilig zu beeinflussen. Beispiele hierfür sind: Absetzbecken, Gewässerschutzanlagen, Filteranlagen etc. Aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb treten grundsätzlich keine Verunreinigungen für die Vorflut bzw. kein Austritt von schädlichen Substanzen auf. Wässer aus Störfällen (z. B. im Tunnel) werden separat aufgefangen. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Abspermmöglichkeiten versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden können. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigten Wässern in die Gewässerkörper verhindert. Die Einleitungen erfolgen gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen. Vor Ansuchen um die wasserrechtlichen Genehmigungen finden Abstimmungen mit den Behörden, Fischereiberechtigten, Gemeinden usw. statt. Das Ziel liegt hierbei in der Konsensfindung sowie in der nachhaltigen Einleitung der Bahnwässer in die Vorflut, ohne diese negativ zu beeinträchtigen.

Die Gewässerkörper können dabei als Schutzgebiete ausgewiesen sein (z. B. Grundwasserschutz- oder Grundwasserschongebiete). Eine Wiederverwendung der eingeleiteten Wässer durch andere Organisationen erfolgt nicht. Bei UVP-pflichtigen Projekten erfolgt im Zuge der Planung auch eine ökologische Bestandsaufnahme des betroffenen Gebiets. Es werden Maßnahmen erarbeitet und letztendlich nach Einholung aller hierfür erforderlichen Genehmigungen umgesetzt, sodass die natürlichen Lebensräume für Fauna und Flora erhalten bleiben. Damit wird auch ein hoher ökologischer Beitrag durch die Bahnprojekte geleistet.

Gefahrgut

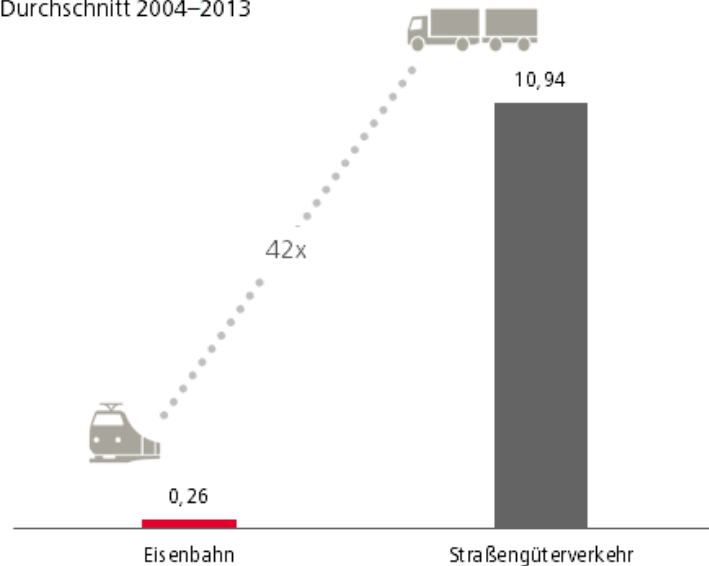
In der ÖBB-Infrastruktur AG werden Gefahrgüter zu laufenden Wartungs- und Erhaltungszwecken der Infrastruktur und Anlagen befördert. Hierbei handelt es sich vor allem um Klasse-3-Stoffe – brennbare Flüssigkeiten. Dies sind vor allem die klassischen Treibstoffe Benzin, Diesel, Gemisch sowie diverse Farben und Lacke. Des Weiteren werden auch verschiedene Gase, vor allem für Schweißarbeiten benötigt.

Die eigenen Mitarbeiter:innen müssen daher bezüglich Gefahrgut gemäß ADR / RID 1.3 unterwiesen und die Einhaltung der Vorschriften mittels Überwachungen stichprobenartig kontrolliert werden. Betrieblich besteht die Relevanz vor allem in der Informationsweiterleitung und Koordination bei Hilfeinsätzen nach Vorfällen, ob und wo Gefahrgut im Zug vorliegt.

Die Schiene ist generell ein wesentlich sicherer Verkehrsträger für die Beförderung von Gefahrgütern als beispielsweise die Straße.

Gefahrgut: Schiene 42-mal sicherer als Lkw

Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer,
Durchschnitt 2004–2013



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt. Stand 12/2015.

Nach der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID) Ausgabe 2021 gibt es Melderichtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Die Mengenschwellen sind je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Solche Meldungen sind an das BMK bei Verletzung von Personen, Sach- und Umweltschäden oder Sperre eines Hauptverkehrsweges abzugeben.

Im Jahr 2022 gab es keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID (europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene) erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns – Technische Überwachung 2022 insgesamt 1.037 Kontrollen an RID-Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Auch bei diesen Kontrollen waren keine Meldungen nach RID erforderlich.

Artenvielfalt und Biodiversität

Die biologische Vielfalt auf Bahnflächen ist beeindruckend und ermöglicht natürliche Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Wissenschaftliche Erhebungen auf Bahnflächen unterstreichen immer wieder deren enormen Wert, unabhängig davon, ob es sich um erst kürzlich entstandene Ausgleichs- oder bereits seit über hundert Jahren bestehende Bahnflächen handelt. Die Bahnbegleitflächen fungieren aufgrund ihrer extensiven Bewirtschaftung als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten sowie als verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern übernimmt als einer der größten Flächenbewirtschaftler des Landes auch Verantwortung für den Lebensraum von Flora und Fauna durch verschiedene Natur- und Artenschutzprojekte in allen Bundesländern sowie durch vielfältige Kooperationen mit Umwelt-NGOs.

Zielsetzungen

- Setzen von gezielten Initiativen zur Schaffung und Verbesserung von Lebensräumen um die Bahn
- Umsetzung von Arten- und Naturschutzmaßnahmen im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen der Bahn
- Förderung der Bewusstseinsbildung zum Thema „Artenvielfalt und Biodiversität“ bei den Mitarbeiter:innen
- Weitere Reduktion des Einsatzes von chemischen Pflanzenschutzmitteln in der Vegetationskontrolle auf Gleisanlagen

Das ca. 5.000 km lange Streckennetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich, der niedrigste Punkt liegt in der Gemeinde Purbach am Neusiedler See auf 128 m Seehöhe, der höchste Punkt liegt am Brennerpass auf 1.370 m Seehöhe. Viele Streckenkilometer und Bahngrundflächen liegen in oder nahe bei Naturschutzgebieten, wie z. B. Natura-2000-Schutzgebieten. Um die flächenmäßige Überschneidung der Bahninfrastruktur mit diesen besonders sensiblen Landschaftsräumen darzustellen, wird die folgende Karte jährlich aktualisiert. Über die Web-GIS-Applikation des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die Lageverhältnisse der wesentlichen Schutzgebiete in Österreich (Naturschutz, Landschaftsschutz aber auch Wasserschutz- und Schongebiete) mit dem Streckennetz verschneidbar.

Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2022

Mit einem Streifen bis 1000m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 857,92 km² mit Natura 2000 Gebieten



Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG und European Environment Agency (EEA), 2022
Anmerkung: Natura 2000 (EU) und Smaragd (FL) entsprechen der selben Schutzgebietskategorie
Maßstab: 1:3.500.000

Erläuterung zur Abbildung: Der oben angeführte Bewertungsraum wurde gewählt, um mit einer wissenschaftlichen Studie der Universität Wien zur Beeinflussung des Landschaftsraumes im Jahr 2012, bei der ebenfalls dieser Raster verwendet wurde, vergleichbar zu sein. Die Angaben lassen aber keinerlei Rückschlüsse auf eine tatsächliche negative oder positive Beeinflussung der Natura-2000-Gebiete durch den Bahnbetrieb zu, sondern dienen nur als Grundlage für Planungen. Die Schutzgebietsbezeichnung „Smaragd“ im Fürstentum Liechtenstein entspricht der Schutzgebietskategorie Natura 2000 der EU.

Natur- und Artenschutz sind in Österreich auf der Ebene der Landesgesetzgebung rechtlich festgelegt. Sämtliche Neu- und Ausbauprojekte werden daher auch im Zuge des Genehmigungsverfahrens im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt. Beim Bau der Eisenbahnanlagen ist im Rahmen UVP-pflichtiger Vorhaben bei negativen Umweltauswirkungen auf Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz zu achten, um ein genehmigungsfähiges Projekt zu erhalten. Dabei kommen zusätzlich auch spezifische umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE) zum Einsatz. Die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten ist damit in der Projektplanung systematisch gewährleistet.

In den letzten Jahren wurden im Umfeld der großen Neu- und Ausbauprojekte Hunderte Hektar an naturschutzfachlich wertvollen ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen (eine quantitative Erfassung und Verortung dieser Flächen im geografischen Informationssystem des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist in Planung). Diese Flächen haben nachweislich zur signifikanten Verbesserung der biologischen Vielfalt in den jeweiligen Regionen beigetragen und stellen heute wichtige Trittsteinbiotope dar. Doch auch die Bahnbegleitflächen am Bestandsnetz ermöglichen in einer zunehmend intensiver genutzten und verbauten Landschaft, Lebensraumvernetzungen und Wandlungsmöglichkeiten für migrierende Tierarten. Durch Querungshilfen wird Tierarten mit großen Lebensraumsprüchen der gefahrlose Wechsel über die Bahntrassen ermöglicht.

Maßnahmen (Auszug)

Ein Highlight des Jahres 2022 war der Gewinn des IENE Project Awards. IENE steht für Infrastructure and Ecology Network Europe – eine Institution, die ursprünglich bereits 1996 vom holländischen Ministerium für Transport, öffentliche Bauvorhaben und Wassermanagement ins Leben gerufen wurde. Heute hat IENE über 400 Mitglieder aus mehr als 50 Staaten und dient als globale Vernetzungs-, Wissens- und Erfahrungsaustauschplattform für sämtliche Akteure des Transportinfrastruktursektors (Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, NGOs). Bei der diesjährigen Konferenz konnte die ÖBB-Infrastruktur AG mit der Wildbrücke Aich / Mittlern an der Kärntner Koralmbahn überzeugen und den IENE Project Award 2022 gewinnen. Die weltweit erstmalig als Freiformschale mittels pneumatisch aufgeblasener Betonplatten vor Ort errichtete Wildbrücke besticht durch einen stark reduzierten Materialeinsatz von Bewehrungsstahl (-65%) und Beton (-50%) im Vergleich zu einem konventionellen Rahmentragwerk. Damit verbunden ist eine Reduktion von Vorläuferemissionen im Ausmaß von 1.300 t CO₂-Äquivalente. Diese Konstruktionsmethode wurde in enger Zusammenarbeit von TU Wien und der Projektleitung 2 der Koralmbahn entwickelt und umgesetzt. Bei diesem Projekt wurden somit die Ziele des Naturschutzes und des Klimaschutzes in vorbildlicher Weise verfolgt und diese Innovation einem internationalen Fachpublikum aus aller Welt präsentiert.

Zusätzlich wurde ein Forschungsprojekt gestartet, bei dem Wildwarngeräte für den Einsatz an Bahngleisen getestet werden, um damit in Zukunft Wildtierkollisionen an neuralgischen Punkten weitgehend vermeiden zu können. Da es für die Anwendung von Wildwarnern auf Bahnanlagen bisher weltweit kaum brauchbare Geräte und Erfahrungen gibt, leistet die ÖBB-Infrastruktur AG hiermit eine Pionierarbeit, die bereits international auf großes Interesse stößt.

Im Jahr 2019 wurden an betrieblich unkritischen Stellen darüber hinaus zehn Waldflächen ausgewählt, die als „Ökowaldinseln“ eine möglichst naturnahe Entwicklung nehmen sollen. 2022 wurde die Eignung weiterer Flächen geprüft, die eventuell 2023 hinzugenommen werden. Insgesamt ist eine Gesamtfläche von 70 ha im „Bahnwald“ als Ökowaldinsel ausgewiesen.

In öffentlich zugänglichen Bereichen wie an Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen eigenen Baumkataster angelegt. Im Baumkataster waren mit Stichtag 31.12.2022 10.246 Bäume und 203 verschiedene Baumarten erfasst. Auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2022 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 770 bis 900 Exemplaren die drei häufigsten Baumarten.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Bäume im Baumkataster in Stück	10.246	10.423
Anzahl verschiedener Baumarten	203	205

Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation *Bird Life Austria* Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist auch Partner im EU-Lifeprojekt „Danube Free Sky“⁵⁵. Im Zuge dieses Projektes werden unter anderem 63 km an drei Bahnstrecken im für den Vogelschutz in Österreich bedeutsamen östlichen Niederösterreich mit umfangreichen Vogelschutzmaßnahmen ausgerüstet, um Stromschlag und Leitungskollision möglichst auszuschließen. Im Jahr 2022 konnten mehr als 22 km Bahnstrecke bzw. ca. 300 Mastspitzen in für den Vogelschutz hochsensiblen Bereichen mit Isolationskappen ausgerüstet und die Vögel damit vor Stromschlag geschützt werden.

Vogelanprall an Glasflächen wird durch eine Vogelschutzmarkierung in Form von 4 mm starken schwarzen Linien im Abstand von 50 mm auf den Glasflächen vermieden. Leider erweist sich das Naturschutzrecht als hinderlich, wenn es um die Umsetzung von freiwilligen Biotopverbesserungsmaßnahmen für geschützte Arten geht. Diese Maßnahmen, wie z. B. die Anlage von Amphibienlaichgewässern oder das Ausbringen von Samen streng geschützter Pflanzen, wären zwar betrieblich, technisch und finanziell machbar, sind allerdings aufgrund der Verbotstatbestände im Artenschutzrecht oft nicht realisierbar, da das Risiko für spätere Komplikationen und Auflagen im Fall von betrieblichen oder baulichen Maßnahmen besteht. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich auch aktiv in die Erstellung der nationalen Biodiversitätsstrategie 2030 eingebracht und u. a. auch auf das vorhin angeführte Dilemma hingewiesen.

⁵⁵ siehe <https://danubefreesky.eu/en/>.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenso eines der Bahninfrastrukturunternehmen, die sich aktiv beim Projekt „Reverse“, welches vom Internationalen Verband der Eisenbahnen (UIC) getragen wird, beteiligen. Negative und positive Auswirkungen der Bahn auf die biologische Vielfalt sollen genau analysiert sowie Leitlinien und ein Aktionsplan für den Bahnsektor entwickelt werden, um die Beiträge der Bahn zum SDG 15 (Life on Land) darstellen zu können. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe und ist wesentliche Treiberin dieses internationalen Projektes zum Schutz der biologischen Vielfalt. 2022 konnte dieses Projekt mit zwei Publikationen abgeschlossen werden. Damit liegen nun erstmals international abgestimmte Leitlinien für Erhalt und Förderung der biologischen Vielfalt im Bahnumfeld vor (<https://www.shop-etf.com/en/leaflets-irs>).

Mit dem Projekt „ÖBB-Schienenbienen“, das 2021 ins Leben gerufen wurde, wird insbesondere der Honigbiene auf zwölf Bahngrünflächen in sechs Bundesländern Lebensraum geschaffen. Im Jahr 2022 kamen vier weitere Flächen hinzu. Die „ÖBB-Schienenbienen“ leisten einen wichtigen Beitrag zur Bestäubung von Pflanzen, Biodiversität und der effizienten Nutzung von ungenutzten, aber wertvollen Bahngrünflächen. Außerdem entsteht für Bahnkund:innen ein nachhaltiges genussvolles Naturprodukt, welches diese im Rail- und Nightjet genießen können.

Nachdem bereits 2021 in zwei Kärntner Gemeinden ein Pilotprojekt zur nachhaltigen und naturbelassenen Grünraumbewirtschaftung umgesetzt wurde, wurde 2022 das Projekt „Blühwiese“ österreichweit ausgerollt. Insgesamt wurden rund 13.000 m² Grünflächen im unmittelbaren Bahnhofsbereich zu Natur- und Insektenoasen umfunktioniert. Um bei jeder einzelnen Fläche das Optimum für die Natur und die Biodiversität zu erreichen, wurden die verschiedensten Arten von Blühwiesen angesetzt – mit Erfolg: die Blühwiesen dienen nicht nur als wichtige Nahrungsquelle für unterschiedliche Bienen- und Insektenarten, sondern sind zugleich Lebens- und Rückzugsraum für zahlreiche Vögel und Kleintiere.

Nach fast drei Jahren Vorbereitungsarbeit, wurde 2022 außerdem im Fraunhofer IRB Verlag das „Handbuch Naturschutzfachkraft – Praktischer Naturschutz für Baustellen, Betriebsgelände und Infrastrukturen“ herausgegeben, unter aktiver Mitarbeit der ÖBB-Infrastruktur AG (insbesondere zum Thema Natur- und Artenschutz im Eisenbahnkontext). Dieses Fachbuch bildet den Stand der Technik im Bereich Natur- und Artenschutz in Zusammenhang mit Bau- und Rohstoffwirtschaft, Wasserwirtschaft, im Management von Verkehrswegen und Betriebsgeländen sowie öffentlichen Infrastrukturen ab.

Um Bewusstsein und Wissen zum Erhalt der biologischen Vielfalt als eine der essenziellen Lebensgrundlagen zu stärken, gibt es im ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch verschiedene Schulungs- und Informationsangebote (siehe auch Weiterbildung im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit in Kapitel G.4.).

Chemische Vegetationskontrolle

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Signale und Eisenbahnkreuzungen müssen gut sichtbar sein. Mitarbeiter:innen müssen sich auf Randwegen und Verschubbahnsteigen frei bewegen können – im Notfall auch Fahrgäst:innen. Außerdem muss das Schotterbett luft- und wasserdurchlässig sein und damit frei von Pflanzen, die Wasser anstauen. Damit werden Frostaufbrüche vermieden und der Gleiskörper bleibt stabil und tragfähig.

Um dies zu gewährleisten, werden die Gleisanlagen im Streckennetz der ÖBB im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle derzeit einmal im Jahr mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Auf Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen werden die Pflanzenschutzmittel mittels Spritzzug („Greentracker“), der mit einer optischen Grünerkennung und EDV-gestützten Spritzsteuerung für die punktgenaue Behandlung ausgestattet ist, ausgebracht. Die dabei zum Einsatz kommende Grünerkennung ermöglicht es, nur dort Spritzmittel aufzubringen, wo auch tatsächlich Pflanzenwuchs im unmittelbaren Gleisbereich vorhanden ist. Die chemische Vegetationskontrolle auf Bahnhofs- und Verschubgleisen wird mit manuell gesteuerten Kleinspritzgeräten (schienengebunden und Zweiwegefahrzeuge) durchgeführt. Um die Selektivität bei den Kleinspritzgeräten zu verbessern, wurde ein ebenfalls mit Grünerkennung ausgestattetes Prototypkleinspritzgerät entwickelt und getestet. Die Anschaffung von weiteren solchen Geräten, bei denen die automatische Grünerkennung zukünftig möglich sein wird, erfolgt bereits.

Ab 2022 verzichten die ÖBB komplett auf den Einsatz von Glyphosat – die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff wurden durch Alternativen ersetzt. Die alternativ verwendeten Pflanzenschutzmittel sind für die Anwendung auf Gleisanlagen vom Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassen. Dazu gehören Pflanzenschutzmittel mit den Wirkstoffen Flazasulfuron, Flumioxazin, Iodosulfuron und Diflufenican. Zum Einsatz kamen 2022 rd. 1,2 t von Wirkstoffen, 4,2 t weniger als im Vorjahr (vgl. 2021: -78%). Die große Differenz hängt mit dem Glyphosatausstieg zusammen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beteiligt sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten, um weitere – auch nicht chemische – Verfahren für den Gleisbereich verfügbar zu machen. Zukünftig wird ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch / elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Methoden die Wirksamkeit und Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle allerdings die wichtigste Maßnahme, um Gleise bewuchsfrei zu halten. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg	1.168	5.397 *)
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	8.340	7.847
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	5.642	5.290
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen	31%	32%

*) davon 5.300 kg Glyphosat

Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂)

Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, welche sich nicht außer Kraft setzen lassen. Leise Züge bilden jedoch eine Grundvoraussetzung für den Schienenverkehr als wesentlichen Bestandteil der umweltfreundlichen Mobilität. Es gilt daher Belastungen durch Schallemissionen einzudämmen bzw. ihre Erzeugung zu verringern.

Zielsetzungen

- Schallemissionen der Bahn noch weiter verringern

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 2022 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 km Streckenlänge (Baulänge) und knapp 10.000 km Gleislänge rd. 1.000 km an Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Lärmschutzwände in km	960	948
Lärmschutzdämme in km	65	65

Im Frühjahr 2022 wurde der zweite Bericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee“ mit Bezug auf die zweigleisige Südstrecke im Zentralraum Kärnten veröffentlicht. Aufgrund von Messungen der Zugsfahrten betrug im Kalenderjahr 2021 der Anteil an leisen Güterwagen im Jahresschnitt 83% aller vorbeifahrenden Güterwagen (2020: 64%, d. h. eine Steigerung um 19%-Punkte). Der durchschnittliche Vorbeifahrtspegel (Median) im Messpunkt der Messstelle in 7,5 m von der Gleisachse beträgt für Güterzüge 87,2 dB und für Personenzüge 76,9 dB. Exemplarisch wurden auch Schallimmissionspegel gemäß Schallausbreitungsrechnungs-Vorschriften errechnet: Dabei ergibt sich im exemplarischen Abstand von 30 m zur Bahnstrecke ohne Lärmschutzmaßnahme ein Beurteilungspegel-Nacht von 58 dB, während mit entsprechendem bahnseitigem Lärmschutz in Form einer 2 m hohen Lärmschutzwand ein Beurteilungspegel-Nacht von 46 dB erreicht wird.

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie 2002 / 49 / EG schreibt alle fünf Jahre die Durchführung einer Lärmkartierung vor. Dabei werden Straßenverkehr, Luftverkehr, Schienenverkehr und Gewerbelärm erfasst. Entsprechend den Vorgaben werden Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Ballungsräume hinsichtlich Lärmimmissionen kartiert. Ergebnis sind Lärmkarten, welche in weiterer Folge die Grundlage für die nationale Aktionsplanung zur weiteren Lärmverringern bilden. Im Jahr 2021 fanden Vorbereitungen und Erhebungen statt, denn erstmalig erfolgten die Berechnungen mit dem europaweit harmonisierten EU-Rechenmodell, vormals bezeichnet als CNOSSOS-EU. Die Ergebnisse werden 2022 auf www.laerminfo.at veröffentlicht.

Auch weiterhin werden im Rahmen von Forschungsprojekten beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm erarbeitet: Die Schwerpunkte liegen bei der systematischen Testung von Oberbaukomponenten sowie den wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht sowie bei der Verringerung der zusätzlichen Schallabstrahlung bei Stahlbrücken. Weiters werden Prognosen in schalltechnischer Hinsicht erarbeitet, welche künftige Entwicklungen wie beispielsweise Verkehrsprognosen (vgl. VPÖ 2040+) bzw. verkehrspolitische Pläne (vgl. Mobilitätsmasterplan) mitberücksichtigt. Im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ befindet sich eine Auswahl an Forschungsprojekten auf <https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung>.

Nachhaltige Beschaffung

Mit dem Ausbau und der Instandhaltung der Bahninfrastruktur in Österreich agiert die ÖBB-Infrastruktur AG als eine der wichtigsten Auftraggeber:innen für die heimische Wirtschaft und Industrie. Die ÖBB-Infrastruktur AG verzeichnete im Jahr 2022 ein Gesamtbestellvolumen von rd. 2,0 Mrd. EUR. Zudem wurden rd. 5.000 Kreditor:innen gelistet.

Für das Beschaffungswesen ist das österreichische Bundesvergabegesetz relevant, das als Grundsätze die Gleichbehandlung aller Bewerber:innen und Bieter:innen, die Nichtdiskriminierung, die Verhältnismäßigkeit, die Transparenz sowie den fairen und lautereren Wettbewerb hat. Ziel ist die Erteilung eines Zuschlages für eine Leistung an einen befugten, zuverlässigen und leistungsfähigen Unternehmer zu einem angemessenen Preis.

Dazu erfolgt bei jedem Vergabeverfahren eine Eignungsprüfung der für den Zuschlag in Betracht kommenden Unternehmen. Die für die Eignungsprüfung relevanten Eignungskriterien werden je Vergabeverfahren entsprechend dem Leistungsgegenstand sowie dem geschätzten Auftragswert sachlich festgelegt. Diese Prüfung beinhaltet neben der Prüfung der Befugnis und technischen wie auch wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch eine Prüfung im Rahmen der Zuverlässigkeit. In diesem Zusammenhang erfolgen Abfragen gemäß Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz und Ausländerbeschäftigungsgesetz. Weiters erfolgen Abfragen aus dem Verbandsregister, wobei dort eingetragene Strafverfahren oder Verurteilungen seitens der Unternehmen aufzuklären sind.

Unternehmen werden von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn sich im Rahmen dieser Prüfung ergibt, dass das Unternehmen bei seiner beruflichen Tätigkeit eine schwere Verfehlung, insbesondere gegen Bestimmungen des Arbeits-, Sozial- oder Umweltrechts, begangen hat.

Unternehmer werden u. a. auch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn der Lead-Buyer Kenntnis von einer rechtskräftigen Verurteilung des Unternehmens hat, die einen der unten angeführten Tatbestände betrifft. Dies gilt auch – sofern es sich um eine/n Unternehmer:in handelt, der/die keine natürliche Person ist, für Personen, die Mitglied in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen sind oder darin Vertretungs-, Entscheidungs- oder Kontrollbefugnisse haben:

- Mitgliedschaft bei einer kriminellen Vereinigung oder Organisation (§§ 278 und 278a StGB)
- Terroristische Vereinigung, terroristische Straftaten oder Terrorismusfinanzierung (§§ 278b bis 278d StGB)
- Bestechlichkeit, Vorteilsannahme, Bestechung, Vorteilszuwendung oder verbotene Intervention (§§ 304 bis 309 StGB und § 10 UWG), Betrug (§§ 146 bis 148 StGB), Untreue (§ 153 StGB), Geschenkannahme (§ 153a StGB)
- Förderungsmisbrauch (153b StGB)
- Geldwäscherei (§ 165 StGB)
- Sklaverei, Menschenhandel oder grenzüberschreitender Prostitutionshandel (§§ 104, 104a und 217 StGB)
- Ein entsprechender Straftatbestand gemäß den Vorschriften des Landes, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat

Der Verhaltenskodex für Lieferant:innen konkretisiert die Ausführungen des Code of Conduct des ÖBB-Konzerns (siehe Kapitel G.6.) und beschreibt, welche Anforderungen die ÖBB-Holding AG und ihre Teilkonzerngesellschaften an das Geschäftsgebaren ihrer Lieferant:innen stellen. Dieser Verhaltenskodex ist eine Erklärung zum Verhalten, das im ÖBB-Konzern von Lieferant:innen und deren Mitarbeiter:innen erwartet wird und dient u. a. der Verbesserung der Lieferant:innenbeziehung und Kommunikation ihrer Erwartungshaltung. Im Speziellen umfasst unser Verhaltenskodex für Lieferant:innenbestimmungen zu folgenden Kernelementen:

- Korruption
- Wettbewerb
- Außenwirtschaftliche Beschränkungen
- Datenschutz und geistige Eigentumsrechte
- Wahrung der Menschenrechte
- Diversität und Gleichbehandlung
- Verbot von Zwangsarbeit
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Arbeitszeit und Leistungsvergütung
- Vereinigungsfreiheit (Kollektivverhandlungen)
- Umweltschutz und Klimaschutz
- Subunternehmen
- Sanktionen

In der 25. Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG vom 02.11.2021 wurde der Verhaltenskodex für Lieferant:innen durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG einstimmig genehmigt und wird im gesamten ÖBB-Konzern bei Ausschreibungen zur Anwendung gebracht.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsinitiative Railsponsible, welche als Ziel hat, die Nachhaltigkeit der Lieferkette in der Bahnbranche zu verbessern, kommt zur besseren Bewertbarkeit der Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen aktuell EcoVadis zum Einsatz. Dies ist ein Tool zur Lieferant:innenbeurteilung, spezialisiert auf Nachhaltigkeitsaspekte in globalen Versorgungsketten, sogenannten „Supply Chains“. Es dient dazu, Mehrwerte und Transparenz entlang der Lieferkette zu generieren. Ein EcoVadis-Rating umfasst folgende Punkte:

- Rating von Unternehmen auf Basis von 21 CSR-Kriterien nach internationalen Standards und aktuell geltenden Leitlinien und Regulierungen – z. B. ISO 26000 (Bereich Umwelt, soziale Aspekte, Ethik)
- Zusätzliche Betrachtung externer Informationsquellen (z. B. NGOs)
- Prüfung und Analyse durch CSR-Analyst:innen mit erprobter Methodik
- Überprüfung der Dokumente in allen Sprachen
- Transparenz und Glaubwürdigkeit gegenüber Stakeholder:innen

Zielsetzungen

- Ziel des ÖBB-Konzerns ist es hierbei, dass bis 2030 60% der Unternehmen ein Nachhaltigkeitsrating aufweisen. Zum 31.12.2022 wurden rd. 53% des Beschaffungsvolumens auf Nachhaltigkeit beurteilt.

Ökologische Kriterien finden im Beschaffungswesen bei den Zuschlagskriterien sowie in der Leistungsbeschreibung, insbesondere bei den technischen Spezifikationen und der Festlegung von Ausführungsbedingungen, Anwendung. Erfolgt die Berücksichtigung über Zuschlagskriterien, ergeht der Zuschlag der entsprechenden Vergabe an das technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot (Bestbieterprinzip). In den Ausschreibungsunterlagen werden hierbei alle Zuschlagskriterien (z. B. Qualität, Preis, technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Umwelteigenschaften, Betriebskosten, Rentabilität, Kundendienst und technische Hilfe, Lieferzeitpunkt und Lieferungs- bzw. Ausführungsfrist), deren Verwendung vorgesehen ist, im Verhältnis der ihnen zuerkannten Bedeutung (Gewichtung der Zuschlagskriterien) angegeben. Ziel der Beschaffung nach dem Bestbieter:innenprinzip ist es für Auftraggeber:innen, aus der Beschaffung den größtmöglichen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen und die Kosten für Auftraggeber:innen möglichst gering zu halten. Beispiele für ökologische Zuschlagskriterien sind Fahrweiten (Entfernungen), Ressourcenverbrauch, umweltschädliche Inhaltsstoffe, Emissionen im Produktionsprozess, Grad der Verwertbarkeit bzw. Wiederverwendbarkeit des Produktes oder von Teilen des Produktes, Wartungs- und Entsorgungskosten etc.

Im Zuge der Leistungsbeschreibung werden bei der Definition des Auftragsgegenstandes die ökologischen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen bereits in der Planungsphase eines Projekts miteinbezogen. Denn je früher Umweltaspekte innerhalb des Vergabeprozesses berücksichtigt werden, desto eher können sie auch umgesetzt werden. Es wird verstärkt auf eine ökologische Auswahl von Baustoffen geachtet (z. B. durch Festlegung der Verwendung von grünem Beton, welcher durch Reduktion des Bedarfs an Zement weniger CO₂-Äquivalent in der Herstellung verursacht). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit Expert:innen zur Beurteilung von Schadstoffanalysen, Marktangebot und Ökobilanzergebnissen. Es ist weiters darauf zu achten, dass Festlegungen nicht bewirken dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein Wettbewerbsvorteile genießen. Die Festlegungen müssen allgemein zugänglich sein.

In diesem Rahmen wird auch die nachhaltige Beschaffung betrachtet. Im Wesentlichen erfolgt dies bei der Definition des Auftragsgegenstandes in der Form, dass bei der Systemauswahl und Auswahl der Baustoffe insbesondere auch spätere Erhaltungsaufwendungen, die Lebensdauer sowie der Ausstoß von Treibhausgasen berücksichtigt werden. Hierzu wurde unter anderem im Rahmen der Zuschlagskriterien ein Kriterium für die Bewertung der „LifeCycleCosts“ von Brückentragwerken entwickelt bzw. werden bei Alternativangeboten auch im Rahmen des Zuschlagskriteriums Auswirkungen auf die „LifeCycleCosts“ berücksichtigt. Weiters wurde für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen ein TCO-CO₂-Berechnungsmodell entwickelt.

Da der Beschaffungsprozess im Rahmen der Risikoanalyse ein wesentliches Element darstellt, wurden hierzu auch Kontrollen und zugehörige Tests im Rahmen des internen Kontrollsystems (IKS) installiert. Wesentlichstes Element hierbei ist die Durchführung des Vergabeverfahrens unter Einhaltung des Vieraugenprinzips bei den wesentlichen Entscheidungen und Verfahrensschritten als generelles Optimierungs- und Kontrollinstrument. Im Konkreten bedeutet dies, dass jede Vergabe zumindest durch zwei Mitarbeiter:innen im Sinne eines Kontroll- und Steuerungselementes begleitet wird. Als konzernweite Vorgabe hat dies im Rahmen des Lead-Buyer-Prinzips zu erfolgen (Lead-Buyer ist der/die zuständige Einkäufer:in der entsprechenden Warengruppe). Dies bedeutet, dass sämtliche Beschaffungen, deren geschätzter Auftragswert mehr als 50 TEUR beträgt, über die jeweils zuständige Lead-Buyer-Gesellschaft durchzuführen sind. Davon ausgenommen sind Abrufe von Rahmenverträgen, die von einer Lead-Buyer-Gesellschaft abgeschlossen wurden. Als Test der Wirksamkeit dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

Eine weitere Kontrolle im Rahmen des internen Kontrollsystems ist die Anwendung der Ausschreibungsplattform „ProVia“. Dadurch wird einerseits gewährleistet, dass der Beschaffungsprozess einheitlich abgewickelt und auch entsprechend dokumentiert wird. Zudem sind über die Ausschreibungsplattform Prozessschritte vorhanden, die in Hinblick auf die Compliance eine möglichst hohe Sicherheit bieten. Beispielfhaft seien hier der Datenraum und die geheime Bieter:innenwahl genannt. Auch zu dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

Als weitere Maßnahme wurde der vom ÖBB-Konzern im vergangenen Jahr eingeführte Verhaltenskodex für Lieferant:innen auf alle im Beschaffungssystem ProVia enthaltenen Beschaffungen angewendet. Der Kodex muss von den Lieferant:innen vor der Zusammenarbeit akzeptiert werden. Im Jahre 2022 konnte das Beschaffungsvolumen, das einer unabhängigen CSR-Bewertung unterzogen wurde, von 48% auf 53% weiter gesteigert werden. Zusätzlich führt die ÖBB-Infrastruktur AG risikobasierte Lieferant:innenaudits durch, die kontinuierlich weiterentwickelt und an neue Anforderungen angepasst werden. Seit 2021 gibt es außerdem die Möglichkeit, sich über einen ÖBB-Konzern-eigenen Fragebogen einstufen zu lassen. Diese kostenlose Option zielt insbesondere auf Klein- und Mittelunternehmen ab.

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei

- der Durchführung eines Vergabeverfahrens unter Anwendung eines Ausnahmetatbestandes,
- der zwingenden Durchführung einer vertieften Angebotsprüfung im Falle einer sehr hohen Überschreitung des Auftragswertes im Vergleich zur vergaberechtlichen Kostenschätzung,
- der Überprüfung der Ausschreibungsunterlagen bei Bauaufträgen und
- drei weitere Risikobereiche im Rahmen des internen Kontrollsystems überprüft.

Sustainable Finance

Offenlegung gem. Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung

Für einen wirksamen Wandel in Richtung Nachhaltigkeit braucht es hohe Investitionen. Die OECD schätzt, dass weltweit jährlich rd. 6,4 Billionen EUR⁵⁶ nötig wären, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Das können die Staaten nicht alleine finanzieren, es braucht zusätzlich private Investitionen. Aus diesen Erkenntnissen heraus ist der EU-Aktionsplan mit zehn Maßnahmen entstanden, um privates Kapital für nachhaltige Aktivitäten zu mobilisieren. Unter diese Maßnahmen fällt auch die Einführung eines Klassifikationssystems für ökologisch nachhaltige Geschäftstätigkeiten – die sogenannte EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Taxonomie-VO). Dadurch soll eine Lenkung von Kapitalströmen in ökologisch nachhaltige Investitionen und Aktivitäten gefördert sowie Greenwashing vermieden werden. Die EU-Taxonomie-VO ist also ein Transparenzinstrument für Investor:innen und Unternehmen. So werden Anleger:innen bei Investitionen in Projekte und Wirtschaftstätigkeiten, die sich deutlich positiv auf Klima und Umwelt auswirken, künftig von einer einheitlichen Grundlage ausgehen können.

Im Juli 2020 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) veröffentlicht. Laut dieser sind Wirtschaftsaktivitäten ökologisch nachhaltig, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten und dabei kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigen und die Mindestschutzkriterien einhalten. Die EU-Taxonomie-VO enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-VO) – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme, wovon bisher die ersten beiden Umweltziele anwendbar sind.

Für das erste Berichtsjahr 2021 kam die Verordnung europaweit in einer vereinfachten Umsetzung (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung. Die betroffenen nicht-finanziellen Unternehmen mussten im ersten Jahr der Berichterstattung nur eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten auf Basis der ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) durchführen und die auf die taxonomiefähigen und nicht-taxonomiefähigen Aktivitäten entfallenden Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx veröffentlichen. Ab dem Geschäftsjahr 2022 sind zudem die Anteile von taxonomiekonformen bzw. nicht-taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten in Form von Leistungskennzahlen offenzulegen. Aus diesem Grund werden Vergleichszahlen des vergangenen Geschäftsjahres nur für taxonomiefähige bzw. nicht-taxonomiefähige wirtschaftliche Aktivitäten angegeben. Diese KPIs wurden im Abschlussjahr 2022 mit derselben Methodik wie im Vorjahr ermittelt.

⁵⁶ <https://www.klimaktiv.at/bauen-sanieren/gebaeudedeklaration/eu-taxonomie-immobilien-klimaktiv-gebaeudebewertung.html>

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. Obwohl im ÖBB-Konzern derzeit nur die ÖBB-Infrastruktur AG ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet ist, die ersten aus der EU-Taxonomie-VO entstandenen Bestimmungen zu erfüllen, erfolgt in diesem Bericht wie bereits im Vorjahr 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 Eruiierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern

Zur Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen wurde eine Liste der „taxonomiefähigen“ Wirtschaftsaktivitäten des ÖBB-Konzerns erstellt, welche 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 Wirtschaftsaktivitäten je Gesellschaft im „EU Taxonomy Compass“ der Europäischen Kommission.
- Durchführen einer „Betroffenheitsanalyse“ auf Basis der Prozesse und Geschäftsaktivitäten im ÖBB-Konzern.
- In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden dabei die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten „Vielleicht-Kriterium“ näher betrachtet.
- Überprüfung der Kennzahlen auf relevante Wirtschaftsaktivitäten. 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 Wirtschaftsaktivitäten wurde das bestehende Reportingsystem um eine Eingabemaske mit dem Rahmenwerk zuordenbaren Einzelmaßnahmen ergänzt, um eine entsprechende standardisierte Datenerhebung zu ermöglichen.
- Erhebung des wesentlichen Beitrags zu einem der beiden veröffentlichten Umweltziele und Sicherstellung der Einhaltung der technischen Bewertungskriterien sowie der „Do No Significant Harm“-Kriterien (DNSH-Kriterien) durch Fachexpert:innen der Tochtergesellschaften. Im Zuge der Analyse erfolgt weiters die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse. Dazu wurden physische Klimarisiken, die für einige Wirtschaftsaktivitäten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. In einem letzten Schritt wurden die geforderten Mindestschutzstandards für den ÖBB-Konzern erhoben.

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

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten in der ÖBB-Infrastruktur-AG

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind auf Grund der sehr breiten Struktur aktuell 11 der in der EU-Taxonomie derzeit angeführten Wirtschaftsaktivitäten für das Umweltziel „Klimaschutz“ relevant und damit taxonomiefähig. Aus heutiger Sicht wurden folgende taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
4.1	Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von FV-Anlagen
4.3	Stromerzeugung aus Windkraft	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen
4.5	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke
4.9	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug)
4.10	Speicherung von Strom	Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken
4.15	Fernwärme- / Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme- / kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher
6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, Car:pool)
6.14	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
7.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

Im Zuge der im Geschäftsjahr 2021 durchgeführten Betroffenheitsanalyse wurden seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die Investitionsausgaben (CapEx) für die Entwicklung von Bauprojekten für Wohn- und Nichtwohngebäude als taxonomiefähige Wirtschaftsaktivität identifiziert und der Wirtschaftsaktivität „7.1 Neubau“ zugeordnet. Aufgrund der im Februar und Dezember 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten FAQs zur EU-Taxonomie-Verordnung und den darin enthaltenen Klarstellungen und Erläuterungen hinsichtlich der Zuordnung zu Wirtschaftsaktivitäten, werden Investitionsausgaben in Gebäude, die nach dem 31.12.2020 gebaut wurden, ab dem Geschäftsjahr 2022 unter der Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ ausgewiesen.

Des Weiteren wurden im Geschäftsjahr 2021 seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns Umsätze und Investitionsausgaben aus eisenbahnspezifischer Bildung als taxonomiefähige Wirtschaftsaktivität identifiziert und der Wirtschaftsaktivität „11. Erziehung und Unterricht“ zugeordnet. Aufgrund der im Februar und Dezember 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten FAQs zur EU-Taxonomie-Verordnung und den darin enthaltenen Klarstellungen und Erläuterungen hinsichtlich der Zuordnung zu Wirtschaftsaktivitäten, werden die eisenbahnspezifische Bildung ab dem Geschäftsjahr 2022 nicht mehr als taxonomiefähige Wirtschaftsaktivität ausgewiesen, da eisenbahnspezifische Bildung weder Anpassungstätigkeiten noch ermöglichende Tätigkeiten für die Anpassung an den Klimawandel darstellen. Die Veränderung der Taxonomiefähigkeit ist nicht wesentlich.

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden allesamt unter Berücksichtigung der Vorgaben im Anhang I der EU-Taxonomie-VO zu 100% dem ersten Umweltziel (Klimaschutz) zugeordnet. Ein potenzieller wesentlicher Beitrag von Umsatz, CapEx und / oder OpEx aus diesen Tätigkeiten zum zweiten Umweltziel (Anpassung an den Klimawandel) entsprechend den Vorgaben aus dem Anhang II wurde demnach nicht gesondert ausgewiesen, um Doppelzählungen zu vermeiden. Durch die Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer bestimmten Aktivität aus der EU-Taxonomie-VO sind ebenfalls Doppelzählungen vermieden worden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftsaktivitäten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und Doppelzählungen vermieden werden.

Eine Einschätzung der sich noch in Entwicklung befindlichen EU-Taxonomie-Verordnung in Hinblick auf die zu veröffentlichen weiteren vier Umweltziele sowie der von der EU-Kommission bereits angekündigten weiteren wirtschaftlichen taxonomiefähigen Tätigkeiten kann derzeit noch nicht getroffen werden.

Die berichteten Kennzahlen zu den taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsätzen, Investitionen (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) wurden in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Artikel 8 des Delegierten Rechtsakts der EU-Taxonomie-VO berechnet. Im Vergleich zum Vorjahr gab es keine signifikanten Änderungen bei der Vorgangsweise zur Berechnung der KPIs.

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 IFRS ausgewiesen.

Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Gesamtumsatz in Mio. EUR	Umsatzanteil in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2022	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2021	Kategorie „ermöglichende Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel (*)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umwelterhitzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	J/N	J/N	J/N					
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
A.1.																	
4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	0,13	0,01%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n/a		
4.3. Stromerzeugung aus Windkraft	0,06	0,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n/a		
4.5. Stromerzeugung aus Wasserkraft	30,67	3,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	3,1%	n/a		
4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	156,27	15,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	15,9%	n/a	E	
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	348,11	35,4%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	35,4%	n/a		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	535,24	54,4%												54,4%	15,9%	0,0%	
Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																	
A.2.																	
4.15. Fernwärme-/Fernkälteverteilung	15,39	1,6%															
6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	0,51	0,1%															
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	42,06	4,3%															
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	80,62	8,2%															
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	138,58	14,1%												0,0%			
Summe (A.1 + A.2)	673,82	68,5%												54,4%			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	310,55	31,5%															
Gesamt (A+B)	984,37	100,0%															

(*) Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

Abkürzungen:

- J/N Ja/Nein
- n/a nicht anwendbar
- E Ermöglichende Tätigkeit
- T Übergangstätigkeit

Der taxonomiekonforme Umsatzanteil wird als der Teil des Nettoumsatzes mit Waren oder Dienstleistungen, einschließlich immaterieller Güter, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten (Zähler) verbunden sind, geteilt durch den Nettoumsatz (Nenner) berechnet, jeweils für das Geschäftsjahr 01.01.2022 bis 31.12.2022.

Die oben angeführten Umsatzerlöse je Wirtschaftsaktivität setzen sich überwiegend aus Erlösen aufgrund von Verträgen mit Kunden nach IFRS 15 iSd Anhangs der Delegierten Rechtsakte der EU-Taxonomie-VO zusammen. Umsatzerlöse aus dem Bereich Verkehr (Wirtschaftstätigkeit 6.5.) und dem Sektor aus Gewerbe und Immobilien und Verkehr (Wirtschaftsaktivität 6.14.) enthalten Umsatzerlöse aus Leasingverhältnissen (IFRS 16).

Im Jahr 2022 lassen sich rd. 54,4% des Umsatzes der ÖBB-Infrastruktur Konzerns als taxonomiekonform klassifizieren (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Den größten Beitrag leistet hier die Wirtschaftstätigkeit „6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur“. Diese umfasst z.B. die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen und den Betrieb und die Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur. Als taxomiefähig, jedoch nicht konform, wird ein Anteil von 14,1% des Gesamtumsatzes im Geschäftsjahr 2022 angesetzt, welcher sich aus den nicht erfüllenden technischen Bewertungskriterien vorwiegend im Bereich Baugewerbe und Immobilien der Wirtschaftstätigkeit 7.7. „Erwerb und Eigentum an Gebäuden“ ergibt. Die ausgewiesenen taxonomiekonformen Umsatzerlöse entfallen mit rd. 51,7% auf Umsätze aufgrund von Verträgen und Kunden und rd. 2,6% auf sonstige Umsatzerlöse. Im Vorjahr betrug der Anteil am Gesamtumsatz aus taxomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten rd. 71,6%.

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

Für die Berechnung der CapEx-Kennzahl werden die gesamten Zugänge gem. Anlagenspiegel des Konzernabschlusses per 31.12.2022 ohne Berücksichtigung von erhaltenen Kostenbeiträgen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte inklusive Zugänge von Nutzungsrechten gem. IFRS 16 und Zugänge von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien berücksichtigt. Die Angaben erfolgen vor Abschreibungen, Wertberichtigungen oder sonstigen Wertänderungen. Nicht relevant sind Investitionen über Joint Ventures, Investitionen in Finanzinstrumente, Leasingverhältnisse, die zu keiner Anerkennung eines Nutzungsrechts führen und geleistete Anzahlungen.

In Absprache mit dem BMK werden die Investitionen gemäß Rahmenplan und in weiterer Folge des sonstigen Investitionsplans der Aktivität 6.14 Schieneninfrastruktur exklusive der aktivierten Fremdkapitalzinsen nach IAS 23 berichtet und im Sinne der Vergleichbarkeit wird diese Vorgehensweise auch für die Berichterstattung gem. EU-Taxonomie-Verordnung übernommen. Entsprechend dieser Logik werden auch die gesamten Investitionen, also der Nenner, exklusive der aktivierten Fremdkapitalzinsen berichtet. Hieraus ergibt sich keine wesentliche Auswirkung auf die Höhe der Kennzahlen.

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

Wirtschaftstätigkeiten	CapEx gesamt in Mio. EUR	Anteil CapEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Mindestschutz	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil 2022 in %	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil 2021 in %	Kategorie „ermöglichende Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel (*)	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							
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	2,36	0,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a			
4.3. Stromerzeugung aus Windkraft	3,82	0,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n/a			
4.5. Stromerzeugung aus Wasserkraft	83,65	2,6%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	2,6%	n/a			
4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	27,20	0,9%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	0,9%	n/a	E		
4.10. Speicherung von Strom	72,94	2,4%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	2,4%	n/a	E		
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	2.333,18	73,2%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	73,2%	n/a			
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	2.526,15	79,2%											79,2%		3,2%	0,0%	
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																	
6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	3,21	0,1%															
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	242,50	7,6%															
7.2. Renovierung bestehender Gebäude	44,96	1,4%															
7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	2,22	0,1%															
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	199,78	6,3%															
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	492,67	15,5%											0,0%				
Summe (A.1 + A.2)	3.018,82	94,7%											79,2%				
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	169,36	5,3%															
Gesamt (A+B)	3.188,18	100,0%															

(*) Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

Abkürzungen:
 J/N Ja/Nein
 n/a nicht anwendbar
 E Ermöglichende Tätigkeit
 T Übergangstätigkeit

Die Zugänge je Wirtschaftsaktivität betreffen überwiegend Zugänge aus Investitionen in Sachanlagen (IAS 16). Der Bereich Verkehr verzeichnet im Rahmen der Schienenverkehrsinfrastruktur zusätzlich Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (IAS 38), Zugänge von Leasingverhältnissen (IFRS 16) sowie Zugänge von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien. Die Zugänge im Bereich Baugewerbe und Immobilien setzen sich aus Investitionen in Sachanlagen (IAS 16) und Leasingverhältnissen (IFRS 16) zusammen.

Im Geschäftsjahr 2022 lassen sich rd. 79,2% der Investitionsausgaben des ÖBB-Infrastruktur Konzerns als taxonomiekonform verzeichnen (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Auch hier liefert die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ prozentual den größten Beitrag. Zurückzuführen ist dies auf den aktuellen Rahmenplan des ÖBB-Infrastruktur Konzerns. Darüber hinaus klassifizieren sich rd. 15,5% der Investitionen als taxonomiefähig, jedoch nicht als ökologisch nachhaltige Tätigkeiten aufgrund der fehlenden Voraussetzungen für die Erfüllung der technischen Bewertungskriterien oder der „Do no significant harm“ Kriterien. Rd. 20,87% der Zugänge erfolgten im Rahmen eines CapEx-Plans, rd. 3,9% der Zugänge standen nicht in Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftsaktivitäten („Topf C Investitionen“). Im Vorjahr betrug der Anteil der Gesamtinvestitionen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten rd. 94,9%.

Die Zugänge der Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten betreffen in Höhe von rd. 164,7 Mio. EUR die Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße. Im Anlagenspiegel des ÖBB-Infrastruktur Konzerns werden zudem die Abgänge in Höhe von rd. 106,0 Mio. EUR aus Sub-Leasing-Verträge mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns für diese Immobilie gezeigt, die als Finanzierungsleasing klassifiziert wurden.

Für die Wirtschaftsaktivität 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft, ob der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, der die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2022 bis 2027 mit einem Volumen von rd. 18,2 Mrd. EUR betrifft, die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gem. Delegierter Verordnung (EU) 2021/2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. erfüllt. 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 Bahnbereich 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 Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind (siehe Erläuterungen C.5 im Konzernlagebericht). Unter anderem bildet die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 einen wichtigen Schwerpunkt und 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 gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur. 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 2022, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.571,2 Mio. EUR.

Nicht aktivierte direkte Betriebsausgaben gem. EU-Taxonomie-VO, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (KPI OpEx)

Betriebsausgaben gemäß Definition der EU-Taxonomie-VO sind neben nicht aktivierungsfähigen Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Ausgaben für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturausgaben sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind. Die Basis für die Ermittlung der Betriebsausgaben bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2022.

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

Wirtschaftstätigkeiten	OpEx gesamt in Mio. EUR	Anteil OpEx in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Mindestschutz	Taxonomiekonformer OpEx- Anteil 2022 in %	Taxonomiekonformer OpEx- Anteil 2021 in %	Kategorie „ermöglichte Tätigkeiten“ E	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ T
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	(*)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Verminderung und Vermeidung der Umweltschmutzung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	J/N					
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
A.1.																	
4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	0,04	0,0%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n/a		
4.5. Stromerzeugung aus Wasserkraft	10,67	1,4%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	1,4%	n/a		
4.9. Übertragung und Verteilung von Elektrizität	15,88	2,1%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	2,1%	n/a	E	
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	336,70	43,7%	100%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	J	J	43,7%	n/a		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	363,30	47,1%												47,1%	2,1%	0,0%	
Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																	
A.2.																	
4.15. Fernwärme-/Fernkälteverteilung	0,08	0,0%															
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	179,32	23,3%															
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	46,92	6,1%															
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	226,32	29,3%												0,0%			
Summe (A.1 + A.2)	589,62	76,4%												47,1%			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	181,64	23,6%															
Gesamt (A+B)	771,25	100%															

(*) Da die Delegierten Rechtsakte für die weiteren Umweltziele der EU-Taxonomie noch nicht vorliegen und daher die Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ oder „Anpassung an den Klimawandel“ leisten können, werden die anderen Umweltziele in der Darstellung nicht angeführt.

Abkürzungen:
 J/N Ja/Nein
 n/a nicht anwendbar
 E Ermöglichte Tätigkeit
 T Übergangstätigkeit

Im Zähler findet sich jener Teil der angeführten Betriebsausgaben, die auf taxonomiekonforme Umsätze entfallen. Der Nenner umfasst alle Betriebsaufwendungen aus den Kategorien – Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung. Der KPI OpEx lautet wie folgt:

Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben bemisst sich für das Geschäftsjahr 2022 auf rd. 47,1%. Den größten Beitrag leistet auch hier nach wie vor die Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit rd. 43,7%. Als taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig werden rd. 29,3% der Betriebsausgaben angeführt. Die Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) in Höhe von rd. 47,1% ergeben sich aus Wartungen und Reparaturen (externe Werkstätten, Material und bezogene Leistungen) und dem daraus resultierenden Personalaufwand. Im Vorjahr betrug der Anteil an den gesamten Betriebsaufwendungen für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten rd. 83,1%.

Vermeidung von Doppelzählungen

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im ÖBB-Konzern wurden allesamt unter Berücksichtigung der Vorgaben im Anhang I der EU-Taxonomie-VO zu 100% dem ersten Umweltziel (Klimaschutz) zugeordnet. Ein potenzieller wesentlicher Beitrag von Umsatz, CapEx und / oder OpEx aus diesen Tätigkeiten zum zweiten Umweltziel (Anpassung an den Klimawandel) entsprechend den Vorgaben aus dem Anhang II wurde demnach nicht gesondert ausgewiesen, um Doppelzählungen zu vermeiden. Durch die Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer bestimmten Aktivität aus der EU-Taxonomie-VO sind ebenfalls Doppelzählungen vermieden worden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftsaktivitäten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und Doppelzählungen vermieden werden.

Wesentlichkeiten

Bei der Herleitung der Werte zur Ermittlung der taxonomierelevanten Kennzahlen wurde die Grundgesamtheit betrachtet und analysiert.

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)

Die ÖBB berichten in diesem Bericht erstmals zu den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures, besser bekannt als TCFD. Das ist eine im Dezember 2015 gestartete Initiative des Financial Stability Board (FSB), einem internationalen Gremium, das mit Unterstützung der G20-Mitglieder gegründet wurde, um die internationale Finanzstabilität zu fördern. Der Zweck der TCFD ist es, dabei zu helfen, die Informationen zu identifizieren, die von Investoren, Kreditgebern und Versicherungsunternehmen benötigt werden um klimabezogene Risiken und Chancen angemessen zu beurteilen und zu bewerten. Im Jahr 2017 veröffentlichte die TCFD im Auftrag des FSB seine abschließenden Empfehlungen. Diese Empfehlungen bieten einen Rahmen für die Entwicklung wirkungsvollerer klimabezogener Finanzinformationen durch bestehende Berichterstattungsprozesse.

In diesem Bericht werden an folgenden Stellen allgemeine klimabezogene Informationen der ÖBB zur Verfügung gestellt:

- Auswirkungen des Klimawandels auf die ÖBB – siehe Kapitel Anpassung an den Klimawandel
- Klimaresilienz und Klimaszenarien – siehe Kapitel Sustainable Finance / EU-Taxonomie
- Wesentliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im ÖBB-Konzern:
 - Strategische Maßnahmen: Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel sind wesentliche Themen der ÖBB-INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie (mit Zielen, Stoßrichtungen, Kennzahlen und Maßnahmenportfolio) – siehe Kapitel INFRA.Mobilitätswende, ESG Risiko- und Auwirkungsanalyse, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Spezielle Empfehlungen der TCFD zur Offenlegung

Die TCFD setzt sich für die Offenlegung von Informationen zu klimabedingten Chancen und Risiken von Unternehmen ein. Diese müssen darstellen, wie sie in den Bereichen Governance, Strategie, Risikomanagement und mithilfe messbarer Zielsetzungen aufgestellt sind, um wesentliche klimabezogene Chancen zu nutzen und Risiken zu verringern.

Der ÖBB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung spezieller klimabezogener Informationen, legt diese Informationen gemäß TCFD offen und verweist auch auf entsprechende Seiten im Bericht mit weiterführenden detaillierteren Angaben:

Bereich	TCFD-relevante Detailinformation	Kapitel (Seitenzahl kommt, wenn Lagebericht final)
Governance zu klimabezogenen Risiken und Chancen	Aufsicht / Steuerung: Aufsichtsrat ÖBB-Infrastruktur AG und Steuerung ÖBB-Infrastruktur AG Top-Management	G.2. Allgemein
	Prozess / Werkzeuge:	
	Chancen- und Risikomanagement	F. Chancen- und Risikobericht G.2. ESG Risiko- und Auswirkungsanalyse
	Nachhaltigkeitsmanagement	G.2. Nachhaltigkeitssteuerung
Strategie	Nachhaltigkeitsstrategie	C.5. #INFRA.Mobilitätswende – Die Unternehmensstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns Wesentlichkeitsanalyse
	Konzernstrategie (Umfeldanalysen)	C.5. Die Unternehmensstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns
	Nachhaltigkeitsstrategie	C.5. #INFRA.Mobilitätswende – Die Unternehmensstrategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns
	Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade	G.3. Klimaschutz G.3. Nachhaltige Beschaffung
Klimarelevantes Risikomanagement	Chancen- und Risikomanagement	G.2. ESG Risiko- und Auswirkungsanalyse
	Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade (jährlicher Zielabgleich, Monitoring, Anpassungsmaßnahmen)	G.3. Klimaschutz G.3. Anpassung an den Klimawandel
Indikatoren und Zielsetzungen	Ziele Nachhaltigkeitsstrategie - Klimaschutz	G.3. Klimaschutz
	Ziele Nachhaltigkeitsstrategie - Anpassung an den Klimawandel	G.3. Anpassung an den Klimawandel
	CO ₂ -Fußabdruck (Treibhausgasbilanz)	G.3. Klimaschutz
	Kennzahlen zu Klimaschutz	G.3. Klimaschutz, Sustainable Finance
	Kennzahlen zu Anpassung an den Klimawandel	G.3. Anpassung an den Klimawandel, Sustainable Finance

Corporate ESG-Rating

Seit dem Jahr 2012 wird die ÖBB-Infrastruktur AG in regelmäßigen Abständen durch ISS ESG (vormals oekom research AG) im Sektor Transportinfrastruktur einem ESG-Rating (Environment, Social, Governance) unterzogen, wobei über 100 Indikatoren zur Beurteilung herangezogen werden.



Das aktuelle Rating erfolgte im Jahr 2020. Dabei wurde die ÖBB-Infrastruktur AG bereits zum vierten Mal als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Die ÖBB-Infrastruktur AG wurde dabei sogar noch um eine Stufe besser eingestuft als die Jahre davor und hat wieder den Prime Status erreicht. Damit unterstreicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre internationale Vorreiterrolle. Investitionen in Bahninfrastruktur stellen daher eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung mit hohem Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft dar. Gerade im Lichte des EU Green Deals und der damit verbundenen EU-Taxonomie ist das von enormer Bedeutung.

Die oekom research AG wurde im März 2018 von der US-Ratingagentur ISS (Institutional Shareholder Services) übernommen, welche seit 1985 im Bereich Corporate Responsibility und ESG-Rating tätig ist, und sich seit 2021 mehrheitlich im Besitz der Deutschen Börse befindet.

Als eine der international führenden ESG-Ratingagenturen ist ISS Spezialist für die unabhängige Analyse und Bewertung ökologischer und sozialer Leistungen von Unternehmen, die sich zur Finanzierung von Projekten Geld vom Kapitalmarkt holen. ISS ESG versorgt Investor:innen mit unabhängigen Bewertungen, damit diese ihre Investitionsentscheidungen unter strengen Nachhaltigkeitsgesichtspunkten treffen können.

Weitere Informationen zum ISS-ESG-Rating unter: <https://www.issgovernance.com/esg/ratings/corporate-rating/>.

G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholder:innenmanagement)

Stakeholder:innenmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steht mit einer Vielzahl von Stakeholder:innen in Kontakt: Eigentümer, Politik und Behörden, Privat- und Geschäftskund:innen, Anrainer:innen, Mitarbeiter:innen und andere ÖBB-Konzerngesellschaften, Kooperationspartner:innen, Investor:innen, Lieferant:innen sowie Öffentlichkeit und Medien.

Kund:innengruppen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Ein wesentlicher Teil der externen Stakeholder:innen sind die Kund:innengruppen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns:

<p>Eigentümer / Politisches Umfeld</p>	<p>Eigentümer und politisches Umfeld (z. B. Länder, Gemeinden)</p> <p>Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichischen Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt“ wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - § 42 (1) und (2).</p>
<p>B2B Business to Business</p>	<p>EVU und sonstige Business-Kund:innen</p> <p>EVU auf Österreichs Schienennetz – Stichtag 31.12.2022: 69 Sonstige Business-Kund:innen: aus den Bereichen Energie, Immobilien (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien,...), Terminals (z. B. Operateure, Reedereien oder Spediteure) etc.</p>
<p>B2C Business to Consumer</p>	<p>Fahrgäst:innen und Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten</p> <p>Fahrgäst:innen beziehen Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bei Ankunft oder Abreise am Bahnhof. Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten: z. B. Personen, die Reisende abholen oder sich zum Einkaufen auf dem Bahnhof aufhalten.</p>

Mit 69 Eisenbahnverkehrsunternehmen und drei Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge (Stichtag 31.12.2022). Der Anteil externer EVU gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 6,9% (Vj: 4,6%). Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVU auf der Basis von Bruttotonnenkilometern bei 39,9% (Vj: 37,3%). Der deutlich gestiegene Anteil externer EVU im Personenverkehr ist nach den COVID-19-bedingten Ausfällen im Jahr 2021 (z. B. City Airport Train – CAT, WESTbahn GmbH) auf die Rückkehr zu einem mit Vorpandemiezeiten vergleichbaren Fahrplan zurückzuführen.

2022 hatten 57 externe Kund:innen einen Bahnstromnetznutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen und 54 davon auch einen Energielieferungsvertrag (Stand 31.12.2022). Dies entspricht wie im Vorjahr einem Marktanteil von rd. 96% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kund:innen der ÖBB-Infrastruktur AG werden seit 01.01.2018 mit Bahnstrom, der zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern stammt, versorgt.

Mehr digitale Kund:inneninformationen durch neue LED-Anzeigen auf den Bahnsteigen

ÖBB Kund:innen schätzen optische Informationen zu ihren Zügen, die ihnen dynamisch und in Echtzeit den aktuellen Status anzeigen – Wie ist mein Zug heute unterwegs, gibt es Verspätungen oder wo finde ich meinen Wagen? Mit elektronischen Anzeigen können diese Erwartungen optimal erfüllt werden. Die neuen Anzeiger sind gleich mehrfach vorteilhaft: Sie bieten eine deutlich größere, aktive Anzeigefläche, wodurch mehr Raum für Informationen für die Kund:innen entsteht. So wird etwa auf Fernverkehrsbahnhöfen auch die Wagenreihung des Zugs dargestellt. Technische Basis der neuen Anzeiger ist die LED-Technologie, das macht sie um ein Drittel energiesparender als die bisherigen LCD-Anzeigen. Zudem bieten sie mehr Information in Farbe sowie eine höhere Auflösung und kosten etwa 30 Prozent weniger als ihre Vorgänger.

Die neueste Generation von Bahnsteiganzeigern wurde 2022 in Wien Matzleinsdorf, Strebersdorf, Lauterach und Hohenems in Betrieb genommen. Weitere wurden in Salzburg Hbf, Graz Hbf, Wien Heiligenstadt, Baden, Tulln Stadt, Puch bei Hallein, Golling-Abtenau, Rankweil und St. Michael installiert.

Kund:innenzufriedenheit

Im Bereich „Markt- / Vertragskunde“ (B2B) und „Kunde“ (B2C) werden in regelmäßigen Intervallen (mindestens alle zwei Jahre) Kund:innenzufriedenheitsumfragen durchgeführt. Im Bereich der Kund:innengruppen „Eigentümer / Politisches Umfeld“ wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kund:innenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

Es gibt hier unterschiedliche Methoden, die angewendet werden (quantitativ, qualitativ, Strukturgleichungsmodelle etc.). Der Mehrwert dieser Umfragen bei diesen Kund:innengruppen kann wie folgt beschrieben werden:

- Kenntnis über Zufriedenheit der Leistungserbringungen
- Erhebung von konkreten Verbesserungspotenzialen
- Kenntnis über zukünftige Erwartungen / langfristigen Kund:innenbedarf
- Originalfeedback der Nutzer:innen
- Wissen um Grundmeinungen zur ÖBB-Infrastruktur AG zur Ableitung von strategischen Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken

Zielsetzungen

– Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76% im Jahr 2030.

Die Zufriedenheit der B2C-Kund:innen mit den Leistungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird durch ein externes Unternehmen durch eine konzernweite Befragung von Fahrgäst:innen erhoben. Die Erhebung erfolgt durch Telefoninterviews, schriftlich anhand von Fragebögen (Selbstaussfüller) und Beobachtungen bzw. Mystery-Touren. Für den KPI-Wert wird die Bewertung der Selbstaussfüller herangezogen. Es werden für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern relevante Fragen zu folgenden Themen abgefragt: Pünktlichkeit, Barrierefreiheit Bahnhof, Wegeleitsystem am Bahnhof, Informationen am Bahnhof im Regelfall, Gesamtreisezeit & Fahrtdauer, persönliches Sicherheitsgefühl am Bahnhof, Sauberkeit und Erhaltungszustand Bahnhof, Information am Bahnhof bei Unregelmäßigkeit, passende Anschlussverbindungen an andere Züge, Bahnhof Infrastruktur, Wartebereiche.

Die maximale Punktzahl beträgt 100 Punkte. Der Selbstaussfüllerwert für 2022 beträgt 75% und ist als „gut“ zu bezeichnen. Die Beibehaltung der Kunden:innenzufriedenheit ist eine große Herausforderung, deshalb wird mit nur einer geringen Steigerung gerechnet. Die für Herbst 2020 und 2021 geplanten konzernweiten Kunden:innenzufriedenheitsbefragungen wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht durchgeführt.

Die Ergebnisse der Kund:innenzufriedenheitsumfragen werden dem Unternehmen bzw. den betroffenen Bereichen durch den Stab „Unternehmensentwicklung“ zur Verfügung gestellt, wodurch die Basis für die weitere strategische Ausrichtung sowie zur weiteren Ableitung von operativen Maßnahmen gegeben ist.

Beschwerdemanagement

Unabhängig von Umfragen ist das Kund:innenservice (Beschwerdemanagement) ein Gradmesser der Kund:innenzufriedenheit. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein zentrales Kund:innenservice im Bereich „B2C“ für Stakeholder:innen wie z. B. Fahrgäst:innen, Anrainer:innen, Bahnhofsbesucher:innen etc. implementiert. Dort werden Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe (Park & Ride, Lift, Sitzgelegenheiten ...), Kund:inneninformation am Bahnhof, Sauberkeit der Bahnhöfe, Bauarbeiten etc. bearbeitet. Anliegen, die den Personenverkehr betreffen, werden direkt vom Kund:innenservice des ÖBB-Personenverkehrs bearbeitet.

Anfragen und Beschwerden, die im ÖBB-Infrastruktur-Konzern via Brief, E-Mail (infra.kundenservice@oebb.at), Kontaktformular (<https://infrastruktur.oebb.at/de/kontakt/kontaktformular>) oder Social Media eintreffen, werden vom Kund:innenservice bearbeitet und an die Fachbereiche weitergeleitet. Eine (Erst-)Antwort an die Kund:innen soll innerhalb von 48 Stunden (an Werktagen) erfolgen. Sind andere Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns davon betroffen, werden diese Anfragen und Beschwerden an diese weitergeleitet.

Während des Ablaufs der Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden werden Aktionspunkte sowie Anlagen (Eingangsmail, ggf. Schriftverkehr mit Kund:innen, interner Schriftverkehr, E-Mail-Unzustellbarkeitsprotokolle usw.) in der IT-Applikation „Remedy-Beschwerdemanagement“ erfasst und gespeichert. Periodische Auswertungen sind Grundlage für das Management.

Information und Bewusstseinsbildung

Als Errichter und Bauherr von zahlreichen Schieneninfrastruktur-Großprojekten, die unter hochkomplexen Rahmenbedingungen – großteils bei laufendem Betrieb – realisiert werden, kommt dem Stakeholder:innen-Management eine große Bedeutung zu: Planungs- und Bauprojekte erfordern für eine erfolgreiche Umsetzung eine maßgeschneiderte und in sich stimmige projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Information, Kommunikation und weitestgehende Einbindung der von den Projekten berührten Bevölkerung bilden die wichtigsten Säulen der eingesetzten Maßnahmen. Diese umfassen u. a. das Erstellen von Informationsfoldern, Streckenkarten, Anrainerinformationen, Fotos und Filmen, Ausstellungen und Infoboxen, aber auch das Organisieren von Veranstaltungen (Spatenstichen, Tunnelan- und -durchschlagen, Planausstellungen, Eröffnungsfeiern etc.) und Baustellenbesichtigungen sowie die Präsentation der Projekte im Internet und auf Social-Media-Kanälen.

In der Anrainer:innen- und Stakeholder:innen-Kommunikation wird auf zwei Säulen gesetzt: einerseits auf die möglichst transparente Informationspolitik auf Augenhöhe und andererseits auf die möglichst frühe Information und Einbindung aller Akteur:innen. Es wird nicht verschwiegen, dass die Bauarbeiten für einen begrenzten Zeitraum lärmintensiv sein können und zu Einschränkungen führen. Aber vom Ausbau der Bahninfrastruktur profitieren am Ende des Tages die Kund:innen durch ein besseres Angebot. In dieser Weise wird es einfach und attraktiv, auf das klimafreundliche Verkehrsmittel Bahn umzusteigen.

In der Planung und Umsetzung von Bahninfrastrukturvorhaben wird auf bewährte Modelle der Stakeholder:innen- und Bürger:innenbeteiligung gesetzt: Mit „Runden Tischen“, Dialogforen oder begleiteten Trassenauswahlverfahren werden die notwendigen Akteur:innen frühzeitig ins Boot geholt. Entscheidend dabei ist insbesondere ein sehr früher Zeitpunkt für den Beginn dieser Aktivitäten. So kommt es in den meisten Fällen zu einer akzeptablen Lösung für alle.

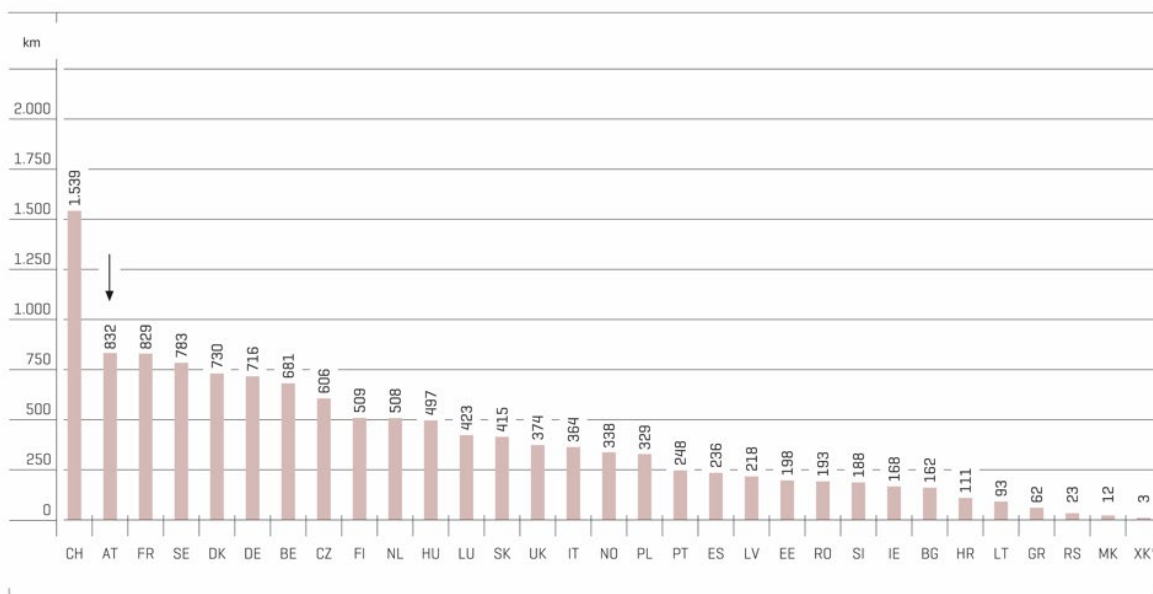
Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist enorm wichtig, daher wird jedes Jahr viel Zeit und Geld in die Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen investiert. Denn jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige leider auch 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. Zentraler Angelpunkt der Kampagne ist die ÖBB-Website www.passaufdichauf.at sowie weiters oebb.at/Sicherheit.

Darüber hinaus werden Schulen österreichweit auf deren Wunsch Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen angeboten.

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. Aus diesem Anlass wurden 2022 an diesem Tag Journalist:innen und Fahrschulen eingeladen, bei einer Sonderzugfahrt mitzufahren, um das Verhalten von Straßenverkehrsteilnehmer:innen vor Eisenbahnkreuzungen aus den Augen einer/s Lokführer:in wahrnehmen zu können. Außerdem wurden Folder zur Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen verteilt sowie in einer Presseinformation über die möglichen Gefahren vor Eisenbahnkreuzungen, die sich aus Unachtsamkeit ergeben, aufgeklärt. Ein europaweiter Ideenaustausch zum internationalen Eisenbahnkreuzungstag erfolgt im Rahmen von ILCAD-Meetings des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC).

Als Kooperationspartner beim ÖAMTC-Event „YoMoCon“ vermittelt die ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit auf spielerische Weise. YoMoCon steht für Young Mobility Convention und ist eine Veranstaltung des ÖAMTC Oberösterreich, die am 4. und 5. Juli 2022 im ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Marchtrenk stattgefunden hat. Die ÖBB-Infrastruktur hat daran als Kooperationspartner teilgenommen, um das Bewusstsein für mögliche Gefahren an Bahnanlagen für die teilnehmenden Schüler:innen zu schärfen. Die Veranstaltung gehört zu den größten Verkehrssicherheitsevents in ganz Österreich. Die YoMoCon leistet mit ihrem Konzept der „Verkehrssicherheit zum Angreifen“ einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung und zur Erlangung von Kompetenzen für die Mobilität junger Verkehrsteilnehmer:innen. Dabei leisteten Kolleg:innen der ÖBB-Infrastruktur und ein Team der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG vor Ort mit interaktiven Stationen und kurzweiligen Vorträgen für mehr Sicherheit ihren Beitrag. In vier Stationen wurden dabei 1.850 Schüler:innen aus 88 Schulklassen sicherheitsrelevante Themen spielerisch näher gebracht.

Die österreichischen Bahnfahrer:innen befinden sich bezüglich der zurückgelegten Kilometer auf Platz 1 innerhalb der Europäischen Union und zählen laut Eurobarometer der Europäischen Kommission (2018) zu den zufriedensten Bahnkund:innen der EU.



Je Einwohner:in mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2020. Quelle: Schienen-Control (IRG-Rail Marktbericht).

Personal

Der ÖBB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber mit Vielfalt

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird stetig vielfältiger und befindet sich inmitten eines Generationenwandels. Im Jahr 2022 sind 813 Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung in den Ruhestand gewechselt, und 708 Mitarbeiter:innen haben den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen. Um dem entgegenzuwirken, wurden im ÖBB-Konzern 2022 4.691 Mitarbeitende (inklusive Ausland und Lehrlinge) aufgenommen – im ÖBB-Infrastruktur-Konzern waren es 1.526 Mitarbeiter:innen. Aufgrund der Mobilitätswende und der zunehmenden Technologisierung ändern sich die Anforderungen an die Führungskräfte und Mitarbeiter:innen, die eingesetzten Technologien und die dafür benötigten Qualifikationen. Die Hauptthemen und Herausforderungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind dabei der Generationenwandel, den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als attraktiven und diversifizierten Arbeitgeber zu positionieren, die Gesundheit der Mitarbeiter:innen zu fördern sowie Aus- und Weiterbildungen zielgerichtet anzubieten. Das Ziel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und seiner Mitarbeiter:innen ist es, dabei immer die beste Leistung für die Kund:innen zu erbringen.

Wichtige Personalkennzahlen auf einen Blick

Der Mitarbeiter:innenstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2022	2021
Angestellte	5.599	5.076	523	10%	5.358	4.913
Arbeiter:innen	3.599	3.319	280	8%	3.516	3.237
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	7.678	8.517	-839	-10%	8.076	8.920
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	16.876	16.912	-36	0%	16.950	17.070
Lehrlinge	1.498	1.523	-25	-2%	1.349	1.374
Gesamt mit Lehrlingen	18.374	18.435	-61	0%	18.299	18.444

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2022	2021
Angestellte	5.452,8	4.963,6	489,2	10%	5.223,4	4.799,0
Arbeiter:innen	3.587,3	3.309,0	278,3	8%	3.505,8	3.227,1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	7.527,0	8.352,7	-825,7	-10%	7.918,3	8.753,6
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	16.567,1	16.625,3	-58,2	0%	16.647,5	16.779,7
Lehrlinge	1.498,0	1.523,0	-25,0	-2%	1.348,9	1.373,8
Gesamt mit Lehrlingen	18.065,1	18.148,3	-83,2	0%	17.996,4	18.153,5

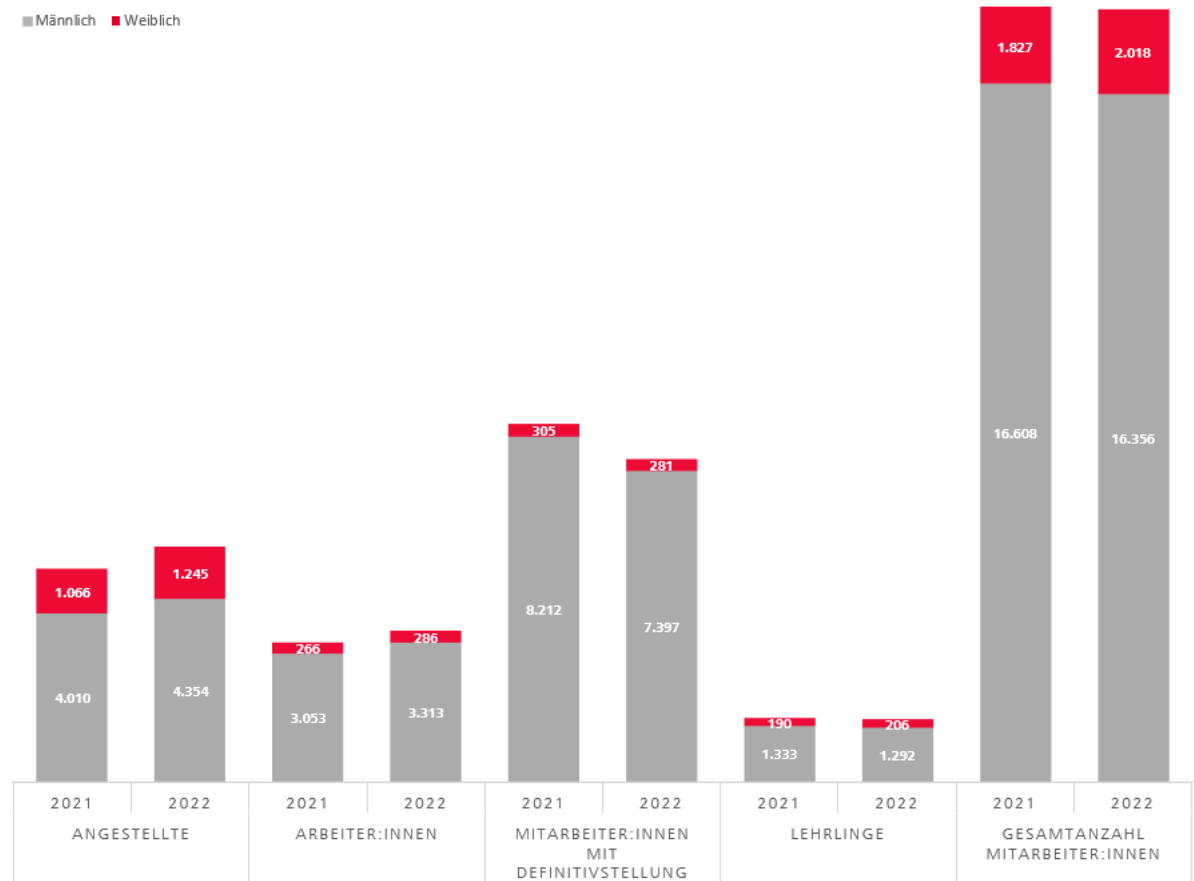
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Diese Mitarbeiter:innengruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

Die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns unterliegen zum Großteil Kollektivverträgen oder den Allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB, die überwiegende Mehrheit davon mit Definitivstellung). In der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG gibt es für eine kleine Gruppe an Mitarbeiter:innen keinen zugrundeliegenden Kollektivvertrag. Hier ist das Angestelltengesetz anwendbar. Somit unterliegen in Summe 99,9% der Mitarbeiter:innen einem Kollektivvertrag. Unterscheidungen in den Vergütungssystemen von Frauen und Männern gibt es keine. Grundsätzlich werden im Anwendungsbereich von Kollektivverträgen die vertraglich festgelegten Mindestgehälter gewährt. Ein großer Anteil der Mitarbeiter:innen bezieht ein über diesen Mindestgehältern liegendes Entgelt.

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sank im Berichtsjahr auf 18.374 Mitarbeiter:innen. Rd. 42% (Vj: rd. 46%) des Personalstands entfielen auf Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 45,0 (Vj: rd. 45,5) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 11,0% (Vj: rd. 9,9%).

Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis

GESAMTANZAHL MITARBEITER:INNEN ÖBB-INFRASTRUKTUR-KONZERN PER 31.12.



Im Jahr 2022 waren 15.901 (Vj: 16.160) Männer und 1.651 (Vj: 1.499) Frauen vollzeitbeschäftigt sowie 455 (Vj: 448) Männer und 367 (Vj: 328) Frauen teilzeitbeschäftigt.

Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2022 durchschnittlich 294 (Vj: 299) externe Leasingkräfte (FTE), insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Im Jahr 2022 befanden sich im ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Summe 411 (Vj: 360) Mitarbeiter:innen in einem befristeten und 17.963 (Vj: 18.075) Mitarbeiter:innen in einem unbefristeten Dienstverhältnis, davon 302 (Vj: 262) Männer sowie 109 (Vj: 98) Frauen in einem befristeten und 16.054 (Vj: 16.346) Männer sowie 1.909 (Vj: 1.729) Frauen in einem unbefristeten Dienstverhältnis.

**Aufgenommene
Mitarbeiter:innen ÖBB-Konzern¹⁾
GRI 401-1**

	2021				2022			
	Frau	%	Mann	%	Frau	%	Mann	%
Angestellte	78	29,4%	143	14,2%	116	35,3%	192	18,6%
Arbeiter:innen	6	9,0%	167	10,2%	12	16,2%	208	12,1%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	68	35,8%	381	28,6%	83	40,3%	371	28,7%
Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt	152	29,1%	691	17,3%	211	34,6%	771	19,0%
Angestellte	69	10,8%	133	5,2%	112	34,0%	165	5,9%
Arbeiter:innen	30	23,3%	145	11,7%	25	33,8%	183	13,3%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt	99	11,4%	278	5,2%	137	14,6%	348	6,6%
Angestellte	11	6,8%	16	0,6%	8	4,5%	21	4,1%
Arbeiter:innen	11	15,7%	15	1,2%	8	9,4%	22	10,3%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt	22	5,1%	31	0,4%	16	0,8%	43	0,6%
Angestellte	158	14,8%	292	7,3%	236	19,0%	378	8,7%
Arbeiter:innen	47	17,7%	327	10,7%	45	15,7%	413	12,5%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	68	35,8%	381	28,6%	83	40,3%	371	28,7%
Mitarbeiter:innen²⁾	273	14,9%	1.000	6,0%	364	18,0%	1.162	7,1%

¹⁾ Die Rate der Austritte wurde mit einer einfachen Berechnung der Daten (Stichtag: 31.12.) berechnet. Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern verlassen haben / Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

²⁾ ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen¹⁾ GRI 401-1

	2021				2022			
	Frau	%	Mann	%	Frau	%	Mann	%
Angestellte	30	11,3%	37	3,7%	44	13,4%	77	7,4%
Arbeiter:innen	16	23,9%	170	10,3%	14	18,9%	200	11,6%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	14	7,4%	52	3,9%	19	9,2%	72	5,6%
Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt	60	11,5%	259	6,5%	77	12,6%	349	8,6%
Angestellte	24	9,1%	62	2,4%	35	4,7%	75	2,7%
Arbeiter:innen	5	7,5%	64	5,2%	11	8,7%	80	5,8%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	16	1,0%	0	0,0%	8	0,7%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt	29	3,3%	142	2,7%	46	4,9%	163	3,1%
Angestellte	13	8,1%	23	5,3%	10	5,6%	27	5,2%
Arbeiter:innen	9	12,9%	12	7,0%	9	10,6%	10	4,7%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	18	8,9%	781	11,7%	23	11,1%	807	12,8%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt	40	9,2%	816	11,2%	42	9,0%	844	12,0%
Angestellte	67	6,3%	122	3,0%	89	7,1%	179	4,1%
Arbeiter:innen	30	11,3%	246	8,1%	34	11,9%	290	8,8%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	18	5,9%	797	9,7%	23	8,2%	815	11,0%
Lehrlinge	14	7,4%	52	3,9%	19	9,2%	72	5,6%
Mitarbeiter:innen²⁾	129	7,1%	1.217	7,3%	165	8,2%	1.356	8,3%

¹⁾ Die Rate der Austritte wurde mit einer einfachen Berechnung der Daten (Stichtag: 31.12.) berechnet. Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern verlassen haben / Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

²⁾ ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

Aus- und Weiterbildung

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Aus- und Weiterbildung. Im Sinne des lebenslangen Lernens und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen gemäß den beruflichen Anforderungen begleitet das Unternehmen die Mitarbeiter:innen und Führungskräfte mit einem abgestimmten und umfangreichen Angebot an Ausbildungen vom Ein- bis zum Austritt. Neue Mitarbeiter:innen werden rasch ins Unternehmen integriert und jobrelevantes Wissen systematisch aufgebaut. Das erlangte Wissen wird gesichert an die nächste Generation weitergegeben. Mit dem Rotationsprogramm „infra:techrotation“ werden Berufseinsteiger:innen im technischen Bereich rasch und vor allem bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit gemacht.

Zielsetzungen

- Umfassende fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten für Mitarbeiter:innen
- Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung auf ≥ 20% bis 2026 (siehe Kapitel Vielfalt und Chancengleichheit)

Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Unter dem Motto „Von der Lehre bis zum Master“ bündelt die ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen des ÖBB-Konzerns. Der Geschäftsbereich „Aus- und Weiterbildung“ (AWB) bietet hierfür Angebote in höchster Qualität für den ÖBB-Konzern und die österreichische Wirtschaft. Ein Großteil der Lehrberufe, die gesamte betriebliche, fahrzeugtechnische Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen, wird vom Geschäftsbereich selbst durchgeführt, zudem werden Kooperationen mit externen Bildungsanbietern koordiniert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 20 Lehrberufe an. Aktuell werden rund 1.800 junge Menschen, davon 17,3% Mädchen (inklusive Lehrlinge der Allgemeinen Privatstiftung für berufliche Bildung) zu hochqualifizierten Facharbeiter:innen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Lehrlinge profitieren von modernen Lehr- und Lernmitteln sowie neu errichteten Lehrwerkstätten und einem neuen Lehrlingsheim. Im Jahr 2022 wurden 420 Lehrabschlussprüfungen positiv abgeschlossen. Davon konnten bisher rund 75% der Lehrlinge übernommen werden. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“. Die Lehrabsolvent:innen erlangen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben.

Die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG hat in den letzten Jahren in viele neue und moderne Anlagen investiert. So wurde bereits im Oktober 2018 die neue Lehrwerkstätte in Wien eröffnet. Im 10. Bezirk bietet die Lehrwerkstätte Wien aktuell rund 650 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Am Standort befindet sich auch ein eigens eingerichtetes Zukunftslabor, in dem neben dem 3D-Druck auch Robotik, Virtual Reality und Augmented Reality für Ausbildungszwecke untersucht werden. So wurde von Ausbilder:innen und Lehrlingen ein Virtual-Reality-Projekt umgesetzt, in dem der Wiener Hauptbahnhof digital nachgebildet wurde und Instandhaltungsaufgaben an Signalanlagen eingeübt werden können. Die Augmented Reality unterstützt den modernen Lernprozess mit dreidimensionalen und interaktiven Abbildungen in den Ausbildungsunterlagen z. B. von einem Elektromotor.

Auch in andere Standorte wird investiert: In den letzten Jahren wurden für rd. 44,0 Mio. EUR in die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie in das Lehrlingswohnhaus in St. Pölten für einen Neu- bzw. Umbau investiert. Und auch im Bereich der angebotenen Berufe tut sich etwas: Seit Herbst 2019 erlernen junge Menschen die zukunftsweisenden Berufe „E-Commercekauffrau/-mann“ Applikationsentwicklung – Coding. Zusätzlich werden 2020 noch die Lehrberufe „Elektrotechnik – Energietechnik und Kälteanlagenentechnik“ angeboten, welche im Bereich der „Grünen Wirtschaft“ Mehrwerte schaffen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus „Lehre und Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Über rund 130 Jugendliche nehmen diese bereits wahr. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit unter den Lehrlingen heuer erstmals einen Frauenanteil von 20,32% in der Neuaufnahme erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG 2019 mit dem „amaZone-Award“ ausgezeichnet.

„Diversität ist eine Chance“ – die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichtetes Ausbildungsprojekt. Derzeit werden 117 Flüchtlinge mit speziellen Förderprogrammen, intensivem Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt.

Bedingt durch die Pandemiesituation wurden die E-Learning-Systeme stark weiterentwickelt. So wurde im März 2020 für die Lehrlinge eine Lernplattform installiert, welche im Rahmen der notwendigen Distance-Learning-Maßnahmen eine Vielzahl von Lerninhalten zeit- und ortsunabhängig zur Verfügung gestellt hat.

Auch 2022 wurde der Bereich der Aus- und Weiterbildung, wie schon im Jahr 2021, mit der COVID-19-Pandemie vor große Herausforderungen gestellt. Zahlreiche Maßnahmen wurden gesetzt, um den, in einer Jahresplanung definierten, erforderlichen Kursbetrieb, aber auch die gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung für alle betrieblichen Mitarbeiter:innen weiter zu ermöglichen: Eine teilweise Umstellung auf Onlineunterricht und E-Learning, sichere Rahmenbedingungen und klare Spielregeln in unseren Bildungseinrichtungen, z. B. bezüglich des Tragens von MNS-Masken und der Abstände, sowie eine bereits im Herbst 2020 begonnene Teststrategie haben es zugelassen, dass die betriebswichtigen Weiterbildungen ebenso durchgeführt werden konnten wie die Ausbildungen für die benötigten Nachwuchskräfte.

Zur Förderung des internationalen Diskurses „Vocational Education and Training“ wurde durch die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG und die Europäische Kommission am 9. und 10. Juni 2022 zum „European Year of Youth“ eine High-Level-Conference ausgerichtet. Inhaltlich wurden die Themen „Green and Digital Transformation“, „Gender Equality“ sowie „Mobility and transnational Cooperation“ erfolgreich weiterentwickelt.

Die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde 2022, im Rahmen der „European Vocational Skills Week“ mit dem „VET Excellence Award“ als europaweiter Sieger in der Kategorie großer Unternehmen geehrt.

Im Bereich der eisenbahnspezifischen Ausbildung liegt der Schwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße und am Bildungscampus in St. Pölten weiterhin auf den eisenbahnspezifischen Berufsbildern „Triebfahrzeugführer:innen“, „Fahrdienstleiter:innen“ und „Wagenmeister“. Durch die Umsetzung der „Fahrdienstleiter:innen-Ausbildung_Neu“ sowie der dezentralen Gestaltung der Vershub-Ausbildungsschiene sind darüber hinaus alle neun regionalen Trainingszentren und acht Trainingsstandorte ein wesentlicher Teil, betriebliches Wissen und Know-how im Zuge des anstehenden Generationenwechsels an unsere neuen Mitarbeiter:innen weiterzugeben. Darüber hinaus stellen die regionalen Standorte die Durchführung der betrieblichen Weiterbildung sicher und tragen somit zu einer sicheren Betriebsführung bei. Weiters werden jährlich Tausende interne und externe Teilnehmer:innen für sicheres Verhalten und Arbeiten im Gleisbereich geschult. Insgesamt schulten die über hundert Fachausbilder:innen in 115.606 Schulungstagen.

Mit der jährlichen Weiterbildung von Mitarbeiter:innen, die betriebliche Funktionen und Tätigkeiten ausüben, wird zu einer sicheren Betriebsführung beigetragen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet hierfür die Aus- und Weiterbildung für ÖBB Mitarbeiter:innen, aber auch für Mitarbeiter:innen von (im Jahr 2022) 510 konzernexternen Drittfirmen an. Alle zwei Jahre werden Befragungen der internen sowie externen Kund:innen durchgeführt. Bei der heurigen Teilnahme an der groß angelegten B2B-Kund:innenzufriedenheitsstudie der ÖBB-Infrastruktur wurde ein Mittelwert von 1,5 erreicht. Die wichtigsten Assets sind Ausbildungsqualität und starke Kund:innenbeziehung.

Im Bereich der Erwachsenenbildung werden diskriminierungsfrei für interne und externe Kund:innen 116 verschiedene Bildungsprodukte in höchster Qualität angeboten.

Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit die Aus- und Weiterbildungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Große Teile der Aus- und Weiterbildung erfolgen über E-Learning, wodurch auch früher notwendige Reisetätigkeiten stark reduziert werden können. Statt umfangreiche gedruckte Skripten auszugeben, werden Ressourcen gespart und die Lernunterlagen digital ausgefertigt. Dafür wurden die Teilnehmer:innen in der fahrzeug- und traktionstechnischen Ausbildung mit Tablets sowie Teilnehmer:innen in der Ausbildung Fahrdienstleiter:in mit Laptops ausgerüstet. 2021 wurde eine eigene digitale Taskforce eingerichtet, die – gemeinsam mit den Lehrkräften – definierte Inhalte in Aus- und Weiterbildungen für Blended-Learning mittels Lern-Apps, E-Learnings und Formate im Bereich VR / AR aufbereitet und ausrollt. Damit soll flexibles Arbeiten im zunehmend dynamischen Umfeld unterstützt werden. Ziel ist es, den Schwerpunkt auf digitale Lernformate in Kombination mit klassischen Schulungsformaten zu legen und moderne Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten.

Im Bereich Nachhaltigkeit in den Bildungszentren hat man am Standort Wien erneut den Ratifizierungsprozess für das österreichische Umweltzeichen eingereicht. Der topmoderne Bildungscampus für eisenbahnspezifische Berufe wurde mit dem „klimaaktiv Gebäudestandard“ ausgezeichnet. Die Überprüfung für das österreichische Umweltzeichen wurde am Campus erfolgreich durchgeführt.

Personalentwicklung

Das gesamte Produktportfolio zur Weiterbildung von Führungskräften, Expert:innen und Mitarbeiter:innen wird von der Personalentwicklung verantwortet. Der Fokus der diversen Bildungsangebote und Programme wird einerseits auf die Entwicklung persönlicher sowie sozialer und andererseits auf die Entwicklung fachlicher Kompetenzen gelegt.

Wie in den Vorjahren begonnen, hat die Personalentwicklung – bestimmt durch das Andauern der Pandemie – das gesamte Portfolio weiterhin auch für die Onlineabwicklung adaptiert, um somit in Zukunft flexibel auf den jeweiligen Bedarf reagieren zu können.

Für Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit Trainertätigkeit bot der Stab Personal 2022 wieder unterschiedliche Aus- und Weiterbildungen im Bereich der Trainer:innenqualifizierung an. Darunter auch das 2021 weiterentwickelte Onlinetraining „infra:Digital Trainer:in“, bei welchem Ausbilder:innen und Trainer:innen ihre Kompetenzen hinsichtlich der Anwendung digitaler Tools verbessern und ihre Onlineschulungen interaktiv gestalten können. 2022 wurden weitere Vertiefungsseminare angeboten.

Im Bereich des Onboardings wurden die „INFRA Welcome Days“ vorwiegend im Onlineformat angeboten, um die neuen Mitarbeiter:innen willkommen zu heißen und ihnen Orientierung und Informationen zur ÖBB-Infrastruktur AG zu geben.

Im Juni 2022 fand die Abschlussveranstaltung des Management-Exzellenz-Programms statt, welches in Kooperation mit der WU Executive Academy im Mai 2021 für die oberste Berichtsebene der ÖBB-Infrastruktur AG startete. Dieses maßgeschneiderte Programm umfasste sechs Module und zielte darauf ab, die Managementkompetenzen entsprechend weiterzuentwickeln und einen wesentlichen Beitrag zu den strategischen Vorhaben der Organisation zu leisten.

Auf konzernweiter Ebene wurde vom 04. bis 29.10.2021 für alle Führungskräfte im Sinne einer zielgerichteten Aus- und Weiterbildung ein 360°-Feedback als Leadership Assessment durchgeführt. Die identifizierten Stärken und Entwicklungsfelder wurden in den Mitarbeiter:innengesprächen gemeinsam mit der übergeordneten Führungskraft besprochen und nach Bedarf zielgerichtete Entwicklungsmaßnahmen für die Führungskräfte abgeleitet und umgesetzt. 2022 wurden basierend auf diesen Ergebnissen Entwicklungskonferenzen je Bereich und Ressort durchgeführt, um sich über die Leistungen und Potenziale im Unternehmen auszutauschen, diese sichtbar zu machen und mittelfristig durch gezielte Planung und Förderung von Karrierewegen eine gute Basis für Nachfolgeplanung zu schaffen.

Auf länderübergreifender Ebene erfolgte nach erster erfolgreicher Durchführung im Jahr 2018 erneut die Nominierung von Führungskräften aus der zweiten Berichtsebene für das DACH Leadership Network, einem Führungskräfteprogramm in Kooperation mit DB und SBB, mit dem Ziel, das gegenseitige Verständnis bezüglich Kultur und Führung zu stärken. Das Lernen voneinander und der gegenseitige Erfahrungsaustausch bezogen auf Führung und Leadership stehen dabei im Fokus. Der erste Programmbaustein findet im Jänner 2023 statt.

In Hinblick auf das Generationenmanagement wurden die bestehenden Nachwuchskräftepools sowie die Programme „Fit4Future“ und „infra:karriere“ weitergeführt.

Im März 2022 startete der neunte Durchgang des Talentprogramms „infra:karriere“ mit 14 Teilnehmer:innen aus den verschiedenen Bereichen des Konzerns. Es unterstützt die Geschäftsbereiche, präventiv Mitarbeiter:innen zu qualifizieren, um auch in Zukunft einen reibungslosen Ablauf des Geschäfts zu sichern.

Das neu entwickelte Programm „Female Business Impact“ startete im September 2022 und ist eine innovative Personalentwicklungsmaßnahme, die insbesondere talentierte Frauen in Spezialist:innen- und Expert:innenpositionen stärken und den Generationenwandel begleiten soll. Dabei werden fachliches Know-how, persönliche Stärkung, kollegiales Lernen und Vernetzung durch gezielte Formate adressiert. Es startete 2022 als Pilot im Ressort Finanzen, Services, Immobilien.

Um den Personalbedarf im technischen Bereich zielgerichtet zu decken und Berufseinsteiger:innen rasch und bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit zu machen, wurde 2021 sehr erfolgreich das Rotationsprogramm „infra:techrotation“ konzipiert und durchgeführt. Der zweite Durchgang startete mit 14 Teilnehmer:innen im Oktober 2022.

Darüber hinaus beteiligte sich die ÖBB-Infrastruktur AG am konzernweiten Programm „Trainee4mobility“ 2021 / 2022. Bei diesem werden Trainees auf konkrete Positionen vorbereitet. Für den Durchgang 2022 / 2023 mit Start im Oktober 2022 wurden vier Übernahmestellen aus den Bereichen Controlling und Strecken- und Anlagenentwicklung eingemeldet.

Auch 2022 erhielten Mitarbeiter:innen wieder die Möglichkeit, an den konzernweiten Lehrgängen der ÖBB akademie teilzunehmen.

Weiterbildung im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit

Um den Mitarbeiter:innen ein Weiterbildungsangebot zum umfangreichen Themenfeld „Nachhaltigkeit“ zu bieten, wurde bereits im Jahr 2010 ein internes Seminar unter dem Titel „Bahnökologie“ geschaffen.

Das dreitägige Seminar stellt die Themen „Ökologie“, „Umweltschutz“, „Klimaschutz“, „Naturschutz“ und „Nachhaltige Entwicklung“ in den Bahnkontext. Im Rahmen eines Freilandtages wird gemeinsam aktive Naturschutzarbeit auf Bahngrund geleistet.

Das Seminar wurde im Jahr 2014 von der österreichischen UNESCO-Kommission als UN-Dekadenprojekt in der Dekade für Bildung für nachhaltige Entwicklung 2005 bis 2014 ausgezeichnet.

Mit dem Jahr 2022 haben insgesamt 236 Mitarbeiter:innen aus verschiedensten Organisationseinheiten der ÖBB-Infrastruktur AG teilgenommen und dem Seminar eine Gesamtdurchschnittsbewertung von 1,4 nach Schulnotensystem gegeben.

Unter aktiver Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde, geleitet von der ÖBB-Personenverkehr AG, darüber hinaus ein modulares E-Learning zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit für alle Mitarbeiter:innen im Konzern erstellt, um zu diesen Themen ein niederschwelliges und einfach zugängliches Weiterbildungsangebot anzubieten.

Attraktiver Arbeitgeber und Generationenwandel

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern befindet sich derzeit mitten im Generationenwandel. Bis 2024 müssen rd. 7.000 neue Mitarbeiter:innen gefunden werden. Um den Generationenwandel und die damit einhergehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können, bedarf es eines nachdrücklichen Engagements hinsichtlich der strategischen Schwerpunkte: die Arbeitgebermarke ÖBB muss weiter gestärkt, zielgerichtete Aus- und Weiterbildung forciert sowie das Personalmanagement weiter effektiviert werden. Dieses ist die solide Basis zur optimalen Planung und Steuerung. Innerhalb der sogenannten Massenfunktionen (Fahrdienstleiter:innen, Verschub und technische Instandhaltung) wird der langfristige Bedarf an Mitarbeitenden in der strategischen Planung bestimmt.

Damit potenzielle Mitarbeiter:innen für das Unternehmen begeistert und in Folge auch aufgenommen werden können, müssen alle Unternehmensvertreter:innen gemeinsam an einem Strang ziehen. Von den Führungskräften bis hin zu jeder bzw. jedem Mitarbeiter:in – jede:r ist Markenbotschafter:in und leistet durch sein / ihr Engagement im täglichen Arbeiten und durch die Art und Weise, wie er oder sie über das Unternehmen spricht, einen unschätzbaren Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens. Das Recruiting wird in vielen unterschiedlichen Zielgruppen mit unterschiedlichsten Ausbildungs- und Erfahrungsniveaus betrieben. HTL-Techniker:innen und Techniker:innen mit akademischen Abschlüssen werden genauso gesucht wie Handwerker:innen.

Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2022	2021
Steigerung der Mitarbeiter:innenzufriedenheit auf >70 bis 2030	Punktwert	>70	n.v. ¹⁾	73,0
Senkung der Frühfluktuationsrate ²⁾ auf 15% bis 2030	Prozent	15%	14,8	13,0

¹⁾ 2022 wurde keine Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt.

²⁾ Konzernweitliche Definition: Die Berechnung erfolgt über eine Division der sonstigen Abgänge (kündbare MA) durch den durchschnittlichen Personalstand kündbarer MA (HC), für alle MA mit einer Dienstzugehörigkeit unter zwei Jahren.

ÖBB Mitarbeiter:innenbefragung

Aufbauend auf der im September 2021 durchgeführten Mitarbeiter:innenbefragung fand 2022 die ActionGroup des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns statt, um sich mit den daraus resultierenden Ergebnissen auseinanderzusetzen und entsprechende Maßnahmen davon abzuleiten. Der Fokus der zu behandelnden Themen wurde durch die drei Vorstandsmitglieder gelegt: Leistung zählt bei den ÖBB (Identifikation), Abbau von Bürokratie (Identifikation) und Arbeitsbelastung (Arbeitszufriedenheit). Ziel war es, Maßnahmen zu den jeweiligen Handlungsfeldern zu generieren und gleichzeitig die Sicherstellung der Umsetzbarkeit für den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu gewährleisten. Jede:r Geschäftsbereich / Stab / Tochter war durch eine:n Mitarbeiter:in in der ActionGroup vertreten.

Die Umsetzung der ActionGroups in den Geschäftsbereichen / Stäben / Töchtern erfolgte bereichsspezifisch. Die dabei behandelten Handlungsfelder wurden durch die Bereiche selbst definiert (siehe auch Kapitel Gesundheit / Safety / Security).

Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting

Das gesamte Lehrlingsrecruiting ist mit September 2022 zum Bereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB Infrastruktur übergegangen. Mit der neuen Seite Nasicher.at wurde eine digitale Lösung für alle Lehrlinge geschaffen, die eine effiziente Abwicklung des gesamten Lehrlingsrecruitingprozesses ermöglicht. Gleichzeitig wurden im Programm „HR2025“ einheitliche Standards für das Lehrlingsrecruiting inkl. Employer-Branding erarbeitet und innerhalb des ÖBB-Konzerns abgestimmt und kommuniziert.

Maßnahmen im Employer-Branding werden grundsätzlich gemeinsam im ÖBB-Konzern und dem Lösungscenter Recruiting abgewickelt – der Fokus liegt hier auf jenen Zielgruppen, die für die Absicherung des Kerngeschäfts der ÖBB-Infrastruktur AG von großer Bedeutung sind.

Im Jahr 2022 wurden die diversen Kooperationen mit HTLs und technischen Universitäten außerhalb Wiens weiter vertieft. Im Rahmen von zahlreichen Kooperationen mit einschlägigen Bildungseinrichtungen, insbesondere mit HTLs und Hochschulen, wird bereits frühzeitig persönlicher Kontakt aufgebaut. Im Hinblick darauf war es auch 2022 geboten, verstärkt auf die Digitalisierung zu setzen und entsprechende Onlineformate anzubieten. Auf diese Weise wird bereits bei potenziellen künftigen Bewerber:innen das Interesse am ÖBB-Infrastruktur-Konzern geweckt.

Parallel wurden weitere Jobvideos produziert, um den Bewerber:innen einen guten Einblick in ihr zukünftiges Tätigkeitsfeld geben zu können.

Wie auch in den Jahren zuvor wurde sichergestellt, dass geplante Pflichtpraktika absolviert werden konnten. Auch Diplomand:innen hatten wieder die Gelegenheit, ihre Abschlussarbeiten im Rahmen eines befristeten Dienstverhältnisses zu schreiben. So konnten erneut Schüler:innen und Student:innen einen umfassenden Einblick in die Arbeitswelt der ÖBB-Infrastruktur AG bekommen und erste Berufserfahrung sammeln. Das Programm „infra:exploring“ an der HTL Mödling und ebenso das Personalmarketingprogramm „infra:mentoring“ in Kooperation mit der FH Campus Wien wurden erfolgreich fortgesetzt.

Ein großes Anliegen des Managements ist es, jungen Menschen die Chance zu geben, im Unternehmen eine fundierte Lehrausbildung zu bekommen, damit sie im Anschluss rasch Fuß im Unternehmen fassen können.

ÖBB Wohnprogramm

Mit dem ÖBB Wohnprogramm wird neuen, aber auch bestehenden Mitarbeiter:innen zeitgemäßer und leistbarer Wohnraum angeboten. Das ÖBB-Wohnprogramm umfasst österreichweit rd. 500 Wohnobjekte mit ca. 6.000 Wohnungen. Diese befinden sich alle im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur. Die Objekte sind teils in die Jahre gekommen. Die Zielsetzung seit 2017 ist es daher, die Wohnhäuser samt bestehenden Grünflächen und Wohnungen nach zeitgemäßen Standards zu sanieren. Finanziert werden die Sanierungen durch Verkäufe von entbehrlichen Gebäuden und Grundstücken. Es wird also kein zusätzliches Steuergeld verwendet.

Die Mitarbeiter:innen des Wohnprogramms sanieren leerstehende Wohnungen, optimieren Grundrisse für unterschiedliche Wohnbedürfnisse, errichten Balkone und Aufzugsanlagen, erneuern Fassaden und überholen den Gesamtzustand des Gebäudes und der Wohnungseinrichtungen. Das trägt erheblich zur Wertsteigerung der Immobilien bei.

Besonderes Augenmerk wird bei der Sanierung auf Energieeffizienz gelegt, die durch Maßnahmen wie fassadenseitigen Vollwärmeschutz, Fenstertausch und wo möglich Fotovoltaikanlagen, Wärmepumpen oder Fernwärmeanschluss erreicht wird. Damit erfüllt das ÖBB Wohnprogramm bei der Sanierung den „klima:aktiv Silber Standard“.

Für ÖBB Mitarbeiter:innenwohnungen gibt es eine eigene Miethöhenregelung. Das sozial gestaffelte Modell sieht vor, dass Mitarbeiter:innen mit einem monatlichen Einkommen bis 2.500 EUR brutto einen Abschlag von 40% bekommen, bis 3.000 EUR 30% und bis 3.500 EUR 20%. Zum monatlichen Einkommen zählen das Grundgehalt inklusive Überzahlung, aber exklusive Nebenbezüge und einmaligen Belohnungen.

Über ÖBB-Wohnen im Intranet können sich ÖBB Mitarbeiter:innen für die Wohnungen des ÖBB Wohnprogramms sowie für alle Wohnungen, für die die ÖBB österreichweit Einweisungsrechte hat, anmelden. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH verwaltet die Wohnungen und kümmert sich um nach Vergabe durch ÖBB-Wohnen unter anderem um die Besichtigung und Vertragserstellung.

Vielfalt und Chancengleichheit

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bekennt sich zu einer Unternehmenskultur der Antidiskriminierung, der Chancengleichheit, der Vielfalt sowie der respektvollen Begegnung und Zusammenarbeit. Die Diversität im Unternehmen, gelebt von Frauen, Männern, diversen Personen, Mitarbeiter:innen jeden Alters, Mitarbeiter:innen mit oder ohne Behinderungen und aus vielen Teilen der Welt, zeugt von einer modernen Unternehmenskultur. Zahlreiche und vielversprechende Maßnahmen sind Teil der #INFRA.Mobilitätswende und erhöhen ebenfalls die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber. So tragen Schwerpunktprogramme wie „Mehr Fahrdienstleiter:innen“ oder „Frauen in der Technik #joboffenSIEve“ zur Steigerung des Frauenanteils bei. Auch Maßnahmen wie diverse Mentoringprogramme, die Attraktivitätssteigerung der Väterkarenz, verschiedene Workshops und Schulungen (wie z. B. DisAbility Awareness Trainings) und viele mehr leisten ihren positiven Beitrag.

Seit dem Jahr 2011 regelt im ÖBB-Konzern eine Gleichstellungspolicy die Chancengleichheit für Mitarbeiter:innen. Im Jahr 2015 unterzeichnete der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die „Charta der Vielfalt“, eine Initiative der Wirtschaftskammer Österreich. 2020 wurde die „Charta der Inklusion“ für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen unterzeichnet. Diese regelt das uneingeschränkte barrierefreie Reisen und schafft das Bewusstsein sowie die Akzeptanz für eine faire, gleichberechtigte und vorurteilsfreie Arbeits- und Lebenswelt und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen und Maßnahmen. 2021 entwickelten auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur AG Personalist:innen und Gleichstellungsbeauftragte aus dem ÖBB-Konzern ein Maßnahmenkonzept zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Lehr- und Arbeitsumfeldes bei den Praxiseinsätzen der Lehrlinge.

Ebenfalls seit 2021 haben die neuen „Guidelines für genderinklusive Sprache“ Gültigkeit: So wird seitdem der Doppelpunkt für die sprachliche Markierung der Geschlechter (z. B. Mitarbeiter:innen) verwendet und das dritte Geschlecht (inter / divers) wird bei Bewerbungen und im SAP für die gesamte Personalerfassung angezeigt.

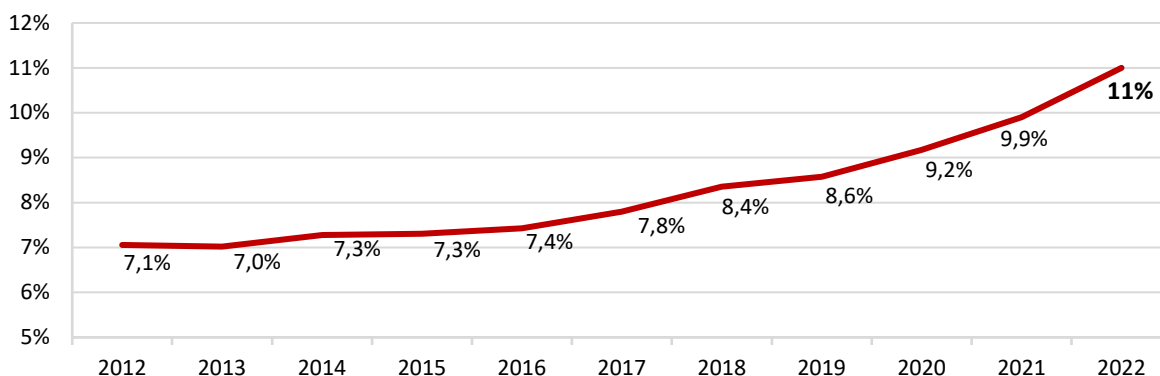
„Ja“ zur Vielfalt

Seitens der ÖBB-Holding AG werden die strategischen Diversitätsziele in der „Diversity Charta 2026“ vorgegeben und die Zielerreichung wird in einem regelmäßigen Monitoring verfolgt. Es obliegt der ÖBB-Infrastruktur AG, die Diversitätsziele mithilfe von Programmen, Projekten und Maßnahmen zu realisieren. Im Fokus dieser Charta steht die kontinuierliche Steigerung des Frauenanteils sowie der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung. Der Frauenanteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns liegt 2022 bei 11,0% (Vj: 9,9%). Bis zum Jahr 2026 soll der Frauenanteil auf 11,9% erhöht werden. Der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung soll bis 2026 auf 4% angehoben werden. Im Rahmen des „Programms für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“ werden Maßnahmen für barrierefreie Arbeitsplätze, v. a. an Bürostandorten, getroffen. Mit einem zielgerichteten Diversitymanagement können Innovationskraft, Kund:innenkompetenz und die Arbeitgeberattraktivität gesteigert werden.

Zielsetzungen

Diversity Charta 2026 Zielvorgabe	2026		2022		2021	
	SOLL	IST TK Infra	SOLL	IST TK Infra	SOLL	
Erhöhung des Frauenanteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf 11,9% bis 2026	11,9%	11,0%	10,2%	9,9%	9,8%	
Frauenanteil bei Neuaufnahmen (unternehmensweit)	≥ 20%	23,9%	≥ 20%	21,5%	≥ 20%	
Sukzessive Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen (konzernweit)	Suk. Steig.	13,6%	Suk. Steig.	10,7%	Suk. Steig.	
Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung	≥ 20%	13,8%	≥ 20%	12,5%	≥ 20%	
Frauenanteil bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie	25%	29,1%	25%	26%	25%	
Frauenanteil in den Aufsichtsräten der ÖBB-Inland AGs und GmbHs	30%	50%	30%	50%	30%	
Erhöhung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderung	4,0%	2,7%	3,4%	2,9%	3,2%	

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt sich darüber hinaus das ambitionierte Ziel, den Anteil der weiblichen Mitarbeiterinnen bis zum Jahr 2030 auf 17% zu erhöhen.



Anstieg des Frauenanteils seit 2012

Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils

Um den Frauenanteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns weiterhin konsequent zu erhöhen, werden bereits viele verschiedene Maßnahmen gesetzt.

Die neu überarbeitete und 2021 gelaunchte „RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat“ ist eine interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um das Auszeiten- und Karenzmanagement. Dort finden sich gesammelt alle Informationen über die verschiedenen Karenzmodelle, die betriebsnahen MINT-Kindergärten, Kinderbetreuungsmöglichkeiten, die Nannies4ÖBB-Kids, Elternnetzwerktreffen sowie über die Karenzgespräche. Die Vereinbarkeit von Beruf und Privat wird jedoch auch gewährleistet durch diverse Angebote wie die Väterkarenz, Gleitzeitregelungen, Teilzeitmodelle oder aber Homeoffice-Regelungen – letztere wurden 2021 in einer Betriebsvereinbarung über Telearbeit festgehalten.

Der Frauenanteil der Fahrdienstleiter:innen wurde durch das Schwerpunktprogramm zu Berufsgruppen „Mehr Fahrdienstleiter:innen“ durch das Setzen vieler Maßnahmen weiter erhöht. Weiters wurde die Kampagne für Frauen in der Technik erfolgreich kommuniziert. In der Kommunikation nach außen bestimmen weibliche Role Models das Bild dieser Berufsgruppen, um Stereotype und veraltete Rollenbilder aufzubrechen. Die Interkulturalität in der ÖBB-Infrastruktur AG spielt eine immer größere Rolle. In der Zusammenarbeit mit dem AMS wird der Fokus auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Die Kooperation mit dem Verein T.I.W. (Verein für Training, Integration und Weiterbildung) wurde weitergeführt sowie das START-Stipendium, welches die nächsten zwei Jahre zum wiederholten Male zwei Schüler:innen mit Migrationshintergrund fördert.

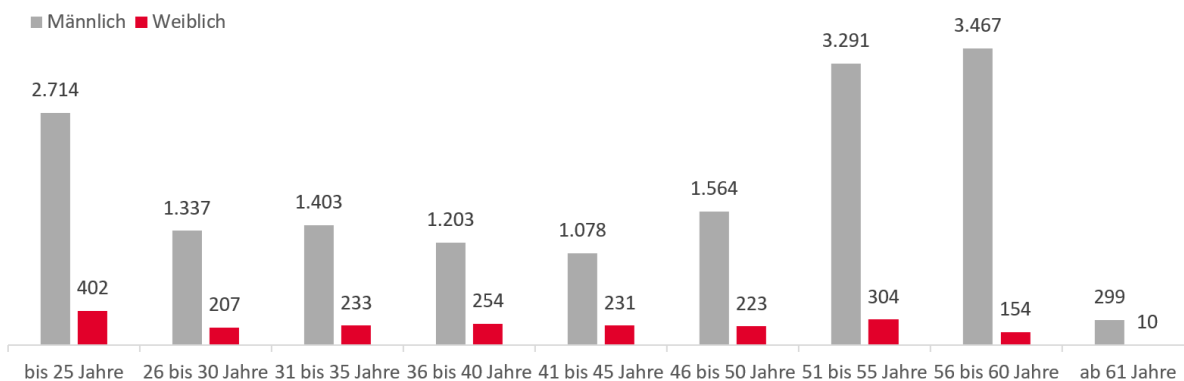
Viele dieser Maßnahmen wurden in die Diversity-Toolbox aufgenommen, die den Führungskräften und Teamkoordinator:innen zur Verfügung steht. Diese Maßnahmen können mit Unterstützung des Diversitymanagements und weiterer Abteilungen umgesetzt werden. Dort finden sich unter anderem Maßnahmen wie Gender- und Diversityschulungen, diverse E-Learnings, diverse Coachingangebote, Mädchentage oder Betreuung von studentischen Abschlussarbeiten. Diese Toolbox wird stetig erweitert und ergänzt – so wurden 2022 auch die viele Maßnahmen für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen aufgenommen.

Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität für Frauen

Der Frauen-Karriere-Index™ (FKi) wurde 2020 in der ÖBB-Infrastruktur-AG implementiert, misst die Arbeitgeberattraktivität für Frauen und unterstreicht den kontinuierlichen Verbesserungsprozess in den vier Handlungsfeldern Unternehmen, Arbeitszeit, Familie und Beruf sowie Außenwirkung. Im Jahr 2021 wurde in der ÖBB-Infrastruktur AG die erste FKi-Fortschrittsmessung durchgeführt, im Jahr 2022 folgte eine weitere. Am FKi, einem datenbasierten, unabhängigen, international anerkannten Benchmark- und Messinstrument, nehmen über 300 Unternehmen aus elf Staaten teil. Die Anwendung jenes Messinstruments ermöglicht der ÖBB-Infrastruktur AG nicht nur den internationalen Vergleich mit anderen Unternehmen aus allen Branchen, sondern auch die Messung des eigenen jährlichen Fortschritts bei der Frauenförderung. Dabei werden einzelne frauenfördernde Maßnahmen nicht isoliert betrachtet, sondern Zusammenhänge und Wirkungsmechanismen der Maßnahmen, die den Aufstieg von Frauen unterstützen und Diversität fördern, untersucht. Bei der Erstindexierung erreichte die ÖBB-Infrastruktur AG eine Platzierung im unteren Mittelfeld. Mit der Verbesserung im FKi-Ranking im Jahr 2022 liegt die technisch und handwerklich ausgerichtete ÖBB-Infrastruktur AG nun im oberen Mittelfeld. Dies ist besonders bemerkenswert, da nicht nur Unternehmen aus dem Infrastrukturbereich und Anlagenbau, sondern beispielsweise auch aus dem Dienstleistungs- oder Finanzsektor teilnehmen. Entscheidend für die Steigerung der Attraktivität des Unternehmens für Frauen und damit für die Verbesserung im FKi waren zum einen das Top-down-Commitment des Managements, das den Handlungsbedarf bei der Frauenförderung erkannt und entsprechend reagiert hat. Zum anderen war es durch die interdisziplinäre Zusammensetzung der Arbeitsgruppe gelungen, die erfolgskritischen Flächenbereiche einzubinden, Akzeptanz zu festigen sowie das Commitment in wirksame Maßnahmen zu übersetzen und diese nachhaltig in den operativen Prozessen zu verankern.

Nachfolgend wird die Relation zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeiter:innen je Altersklasse 2022 im Vergleich zu 2021 dargestellt:

	bis 30 Jahre	31 bis 50 Jahre	über 50 Jahre	Gesamt	%
Frauenanteil 2022	13,1%	15,2%	6,2%	11,0%	
Frauenanteil 2021	11,6%	14,0%	5,6%	9,9%	
Männlich 2022	4.051	5.248	7.057	16.356	89,0
Männlich 2021	3.984	5.335	7.289	16.608	90,1
Weiblich 2022	609	941	468	2.018	11,0
Weiblich 2021	522	872	433	1.827	9,9
Gesamt 2022	4.660	6.189	7.525	18.374	100,0
Gesamt 2021	4.506	6.207	7.722	18.435	100,0



Diversity-Bericht

In einem halbjährlichen Diversity-Bericht informiert der ÖBB-Infrastruktur-Konzern über Zahlen und Fakten hinsichtlich der Diversitätsdimensionen Alter, Geschlecht, Behinderung und Nationalität.

Der positive Trend der Entwicklung des Frauenanteils hält weiterhin an. Aktuell gibt es 39 weibliche Führungskräfte (im Jahr 2021 waren es 31). Das bedeutet einen Anstieg von 10,7% auf 13,6%. Das Durchschnittsalter beträgt einschließlich der Lehrlinge (auch jener in der Behaltfrist) 42,8 Jahre und ist somit zum Vorjahr (43,3) leicht gesunken.

Der Frauenanteil bei den Kapitalvertreter:innen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG liegt wie im Vorjahr bei 50%, sowie bei zwei Drittel im Vorstand (ebenfalls wie im Vorjahr). Im Aufsichtsrat ist eine Person zwischen 30 und 50 Jahren alt, alle anderen sind älter als 50 Jahre. Bei den Aufsichtsräten wurden die Diversitätsziele von mindestens 30% Frauenanteil übertroffen: bei der ÖBB Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, bei der ÖBB-Operative Services GmbH und bei der ÖBB-Infrastruktur AG liegt der Anteil der Kapitalvertreter:innen bei 50%. Bei den Vorstandsmitgliedern des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist eine Person zwischen 30 und 50 Jahre und 2 Personen über 50 Jahre alt.

Die Mitarbeiter:innen des Versuchs sind durchschnittlich 45 Jahre alt. Der Frauenanteil liegt dort bei 1,3% (Vj: 1,2%). Bei den Fahrdienstleiter:innen hat sich der Frauenanteil von 7,1% (2017) auf 11,2% (2022) erhöht. Das Durchschnittsalter der Fahrdienstleiter:innen beträgt 45,1 Jahre (bei den Frauen 37,8 Jahre).

Der Anteil von Mitarbeiter:innen mit Behinderung ist mit 294 Beschäftigten im ÖBB-Infrastruktur-Konzern auf 2,7% gesunken (Vj: 2,9%). Zum Jahresende 2022 waren 1.124 Mitarbeiter:innen (Vj: 969) mit nichtösterreichischer Staatsbürgerschaft beschäftigt, das entspricht 6,1% aller Mitarbeiter:innen.

Regionale Gleichstellungsbeauftragte

Die ÖBB Gleichstellungspolicy aus dem Jahr 2011 regelt die ehrenamtliche Funktion der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und des Gleichstellungsgremiums. Weder Geschlecht noch sexuelle Orientierung, ethnische Zugehörigkeit, Religion, Weltanschauung, Alter oder Behinderung dürfen im ÖBB-Konzern zu einer Benachteiligung führen. Gleichbehandlung im ÖBB-Konzern muss eine Selbstverständlichkeit sein. Deshalb stehen zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte in ganz Österreich jenen Kolleg:innen, die sich diskriminiert fühlen, vertrauensvoll und beratend zur Seite. Das Gleichstellungsgremium unterstützt die Gleichstellungsbeauftragten, wenn eine Situation weitere Gespräche oder Maßnahmen erfordert.

Gesundheit / Safety / Security

Vielfältige Faktoren beeinflussen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen am Arbeitsplatz. Genauso vielfältig wie die Einflussfaktoren und die Bedürfnisse sind, müssen die Angebote und Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements sein, um die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Führungskräfte und Mitarbeiter:innen zu stärken. Darüber hinaus stellt Sicherheit für Kund:innen und Mitarbeiter:innen ein wesentliches Qualitätsmerkmal dar. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen von Kund:innen, Mitarbeiter:innen, aber auch des Eigentümers in die ÖBB weiter gestärkt und damit ein wichtiger Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet.

Gesundheitsmanagement

Die Aufgabe des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist es, die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeiter:innen unter der Berücksichtigung von Ressourcen und Belastungen zu fördern sowie zu erhalten. Die Angebote und Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements werden durch das breitgefächerte Multiplikator:innennetzwerk sowie durch das Intranet, die Mitarbeiter:innenzeitung, den Newsletter, die Screens und die Aushänge kommuniziert.

Im konzernweiten Projekt „HR 2025“ haben 2022 unterschiedliche Arbeitsgruppen daran gearbeitet, das Gesundheitsmanagement neu aufzusetzen, welches 2022 in der ÖBB-Business Competence Center GmbH zentralisiert wurde.

Durch die Angebote und Maßnahmen wurden keine personenbezogenen Gesundheitsdaten erhoben und dadurch auch nicht dokumentiert. Mit den Dienstleistern der Gesundheitsangebote, wie beispielsweise der WELLCON Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH (WELLCON), gibt es keine Schnittstelle, um derartige Daten auszutauschen. Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden die datenschutzrechtlichen Bestimmungen (DSGVO) strengstens eingehalten.

Arbeitsmedizin

Die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung erfolgt seit vielen Jahren durch die Partnerin WELLCON. Deren Arbeitsmediziner:innen arbeiten eng mit den betriebseigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam im Rahmen der regelmäßigen Begehungen die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften. Die Beratungsthemen umfassen sowohl psychische als auch physische Belastungen und Beanspruchungen. Abweichungen und Verbesserungsvorschläge werden im Zuge der Berichterstattung dokumentiert und durch verantwortliche Personen umgesetzt. Diese interdisziplinäre Arbeit umfasst z. B. auch die Beteiligung an Fragen zu Arbeitsmitteln, Arbeitsvorgängen, Baumaßnahmen, zur Möblierung und Ausstattung mit persönlicher Schutzausrüstung. Auch die Tauglichkeitsuntersuchungen gem. ÖBB 32 (Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld) und die arbeitsmedizinischen Untersuchungen gem. VGÜ (Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz) werden seitens der WELLCON für die ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt.

In Kooperation mit der BVAEB bietet WELLCON seit Jänner 2022 eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung („GUB – Gesundheit und Beruf“) für alle interessierten Mitarbeiter:innen an. Bei der GUB handelt es sich um eine Untersuchung, bei welcher die beruflichen Belastungen im Fokus stehen. ÖBB-Mitarbeiter:innen werden über ihre möglichen gesundheitlichen Risiken durch die Arbeit aufgeklärt. Die GUB besteht aus den Modulen „Schicht“, „Stress“ und „Haltung“. Je nach Bedarf des Beschäftigten wird ein Modul zugeordnet. Sollten bei der Untersuchung Risiken oder bereits (Vor-) Erkrankungen sichtbar werden, erhalten Teilnehmer:innen gleich vor Ort individuelle Empfehlungen zur Verbesserung oder zum Erhalt der Gesundheit. Dadurch unterscheidet sich die GUB von einer allgemeinen Vorsorgeuntersuchung.

Angebote und Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung

Die Maßnahmen für das Programm 2022 wurden primär auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 erstellt. Bei der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 wurde erstmals der „Arbeitsfähigkeitsindex“ erhoben. Durch die Maßnahmen soll die Arbeitsfähigkeit unter Berücksichtigung spezifischer Handlungsfelder und Zielgruppen erhalten sowie gefördert werden. Je nach Ergebnis der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 – Arbeitsfähigkeitsindex konnte eine Maßnahme aus dem Programm 2022 von der Führungskraft ausgewählt werden (z. B. Gesundheitscoaching für Führungskräfte, Prävention von Muskel- und Skeletterkrankungen, erfolgreich arbeiten im Homeoffice, aktiv gegen Burnout etc.).

Zur Unterstützung für die Interpretation der Ergebnisse und der Maßnahmenableitung wurde gemeinsam mit dem konzernweiten ÖBB-Gesundheitsmanagement eine Handlungsanleitung (Leitfaden) für die Führungskräfte erstellt und zur Verfügung gestellt. Weiters konnten sich die Führungskräfte im ÖBB-Infrastruktur-Konzern durch das Gesundheitsmanagement beraten lassen. Zu den abgeleiteten und umgesetzten Maßnahmen gab es ein konzernweit einheitliches Monitoring, welches im ÖBB-Infrastruktur-Konzern durch das Gesundheitsmanagement durchgeführt wurde.

Ein weiteres Maßnahmenpaket stellte die Weiterführung der Gesundheitstoolbox dar, welche 2021 eingeführt wurde. Dabei lag 2022 ein besonderer Fokus auf den Maßnahmen „Online Schulungen zu den Dialogformen des Präsenzmanagements“, „Impulstag – 5 Risiken Check der BVAEB“ und dem „Muttermalscreening“. Im Rahmen des Angebots „Gesunder Arbeitsplatz“ fanden 2021 in zwei ausgewählten Bereichen vertiefende Arbeitsplatzbegehungen zur weiteren Verbesserung von Arbeitsbedingungen und der Reduktion von Dauerbelastungen statt. Diese erfolgten anhand der wissenschaftlich anerkannten Leitmerkmalmethode. Aus den Erkenntnissen wurden bereits 2021 Maßnahmen gesetzt, welche 2022 weitergeführt und im Auge behalten wurden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen zur Prävention und Krankenstandsvorbeugung, wie z. B. der Einsatz von technischen Hilfen.

Zur Stärkung und Weiterentwicklung des österreichweiten Multiplikator:innennetzwerks (Gesundheitscoaches, Gesundheitszirkelmoderator:innen, Vitalcoaches) wurden im Jahr 2022 entsprechende Aus- / Fortbildungen abgehalten und für die Gesundheitsecken neue sowie bereichsabgestimmte Sportmaterialien zur Verfügung gestellt. Außerdem haben zum Informationsaustausch und zur Vernetzung und Themenabstimmung drei virtuelle betriebliche Gesundheitsmanagement-Foren stattgefunden.

Wie schon in den Vorjahren mussten 2022 diverse Angebote coronabedingt adaptiert werden. Umso erfolgreicher konnten 2022 die Online-Bewegungsprogramme zu „HIIT – High Intensity Intervall Training“ für alle und Kickboxen für Frauen umgesetzt werden.

Gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns wurden 2022 Angebote zu den Themen „Frauen- und Männergesundheit“ und „Gesundes Führen und Suchtprävention“ umgesetzt. Außerdem wurden auf Basis der Ergebnisse der „Impulstage-5 Risiken Check“ online Vorträge und Workshops zu unterschiedlichen Gesundheitsthemen (Bewegung / Haltung, psychische Gesundheit, Ernährung, Vorsorge) gemeinsam mit der BVAEB angeboten. Weiterhin gab es auch die konzernweiten Angebote der betrieblichen Wiedereingliederung (BWE) und die „Beratung Arbeitsfähigkeit“ (BAF). Für Mitarbeiter:innen, die gefährdet sind, ihre Arbeitsfähigkeit zu verlieren oder diese bereits verloren haben, steht das Angebot der BWE zur Verfügung. Die BWE wird auf Grundlage eines strukturierten Prozesses unter Einbeziehung verschiedener Expert:innen durchgeführt. Die Umsetzung beruht auf der freiwilligen Teilnahme und Eigenverantwortlichkeit der Mitarbeiter:innen. Wie bereits 2021 wurde auch 2022 dieses Angebot nach den aktuellen Corona-Möglichkeiten mithilfe digitaler Kommunikationsmittel (z. B. Onlinemeetings) umgesetzt. Das Angebot „Beratung Arbeitsfähigkeit“ unterstützte auch 2022 Führungskräfte und Mitarbeiter:innen bei psychosozialen Fragestellungen und fungierte ebenfalls als Schnittstelle zu internen und externen fach einschlägigen Stellen.

Seit 2022 bietet der ÖBB-Konzern den Mitarbeiter:innen das neue Gesundheitsprogramm „Gesundheit auf Schiene“ an, welches in Abstimmung mit dem Konzernbetriebsrat entwickelt wurde. Im April 2022 war es Mitarbeiter:innen möglich, am Pilotprojekt teilzunehmen und Erfahrungen in die Weiterentwicklung des Programmes einzubringen. Seit November 2022 findet das Programm an drei Standorten und zu drei ausgewählten Themen statt. Die drei ausgewählten Themen sind definierten Arbeitsbelastungen zugeordnet: Stress, Haltung und unregelmäßiger Dienst. Eines dieser Themen kann im Rahmen eines dreitägigen Aufenthalts in einer Gesundheitseinrichtung und einer sechsmonatigen Online-Nachbetreuungsphase ausgewählt werden.

Arbeit und Alter

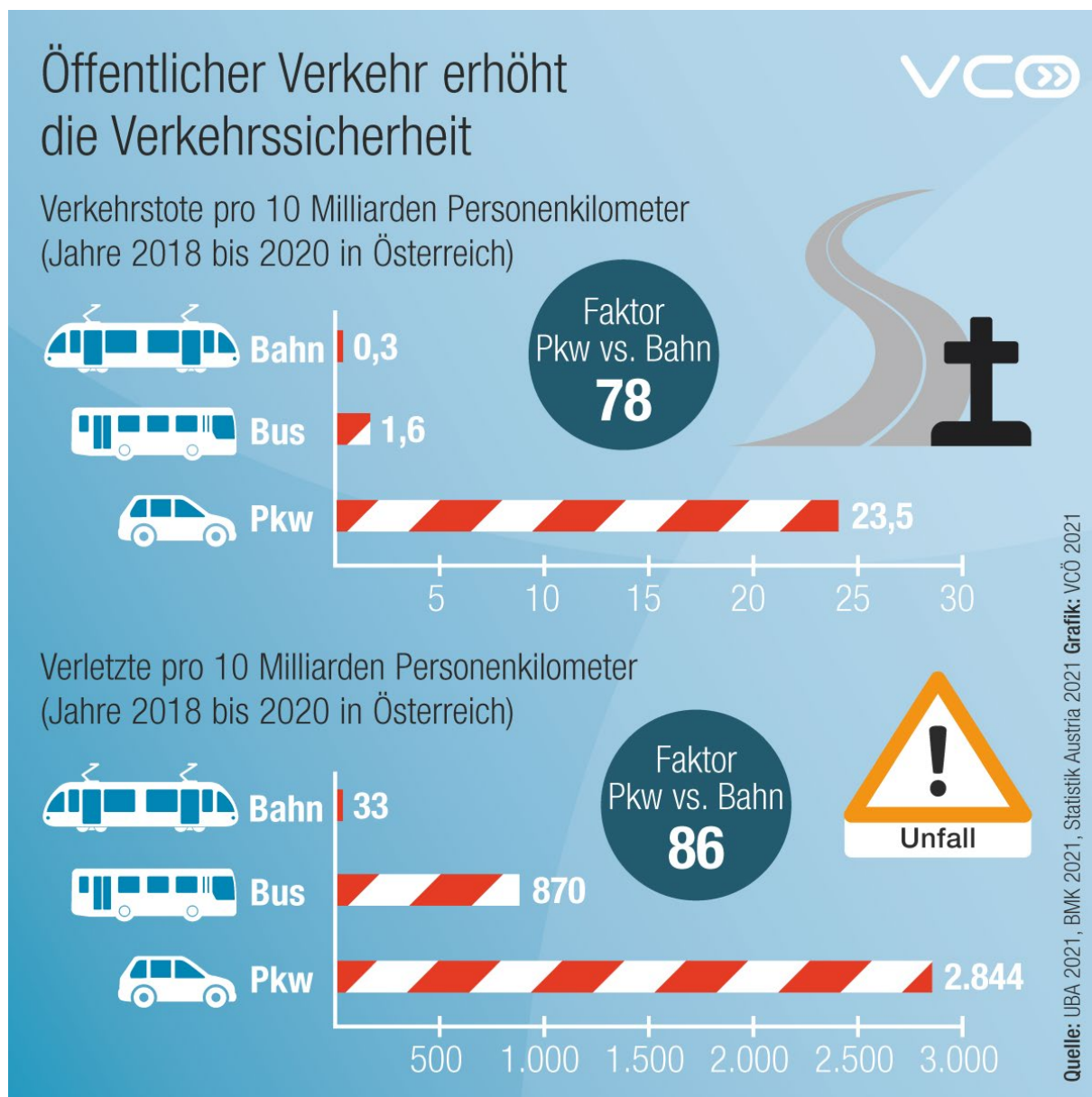
Die gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung geschaffenen Arbeitszeitmodelle, die es älteren Mitarbeiter:innen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben, werden von den Mitarbeiter:innen aller Konzerngesellschaften bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender Vereinbarung mit dem Arbeitgeber in Anspruch genommen.

Zum Stichtag 31.12.2022 haben sich 182 Mitarbeiter:innen in gesetzlicher Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG befunden. Darüber hinaus haben 219 definitiv gestellte AVB-Mitarbeiter:innen zu diesem Stichtag bereits vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit das Angebot der altersgerechten Teilzeitarbeit „Arbeit und Alter“ in Anspruch genommen.

Sicherheit

Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in den Sicherheitsaktionsplan. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie der Sicherheitsaktionsplan tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, proaktiv Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen. Um dies zu erreichen, liegt der Schwerpunkt auf einem weiteren Ausbau an Technologie und der Weiterentwicklung der Organisation und Verstärkung der Bewusstseinsbildung beim Verhalten der Menschen und bei der Sicherheitskultur. Der Ausbau des systematischen Lernens aus Abweichungen, Fehlern und „Beinahe-Unfällen“ trägt dazu bei, Risiken rechtzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten.

Generell ist die Bahn im Vergleich zum Individualverkehr ein sehr sicheres Transportmittel. Das Risiko für Reisende, mit dem Zug zu verunglücken, ist in Österreich 78-mal (Todesfall) bzw. 86-mal (Verletzung) geringer als im Auto – wie in der untenstehenden Grafik gezeigt wird.



Es erfolgt eine transparente und nachvollziehbare Darstellung aller sicherheitsrelevanten Entwicklungen in Form von Kennzahlen. Diese werden jährlich an die nationale Sicherheitsbehörde übermittelt. Seit dem Jahr 2017 wird auf Basis eines konzernweiten betrieblichen Sicherheitsindex die Entwicklung der Sicherheitsleistung des ÖBB-Konzerns über alle Gesellschaften hinweg einheitlich erfasst.

Der Index setzt sich aus relevanten betrieblichen Vorfällen (z. B. Zugkollision oder Zugentgleisung) sowie Ereignissen, die einen tatsächlichen Vorfall wahrscheinlich werden lassen („Mängel bzw. Unfallvorläufer“), zusammen und wird mit gefahrenen Zugkilometern ins Verhältnis gesetzt. Als Berichtskennzahl stellt der Sicherheitsindex die betriebliche Sicherheitsleistung des Konzerns in Österreich auf einen Blick dar. Es werden dabei nur jene Vorfälle und Anstände berücksichtigt, für welche die Infrastruktur der Auslöser ist.

Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2022	2021
Verbesserung der Sicherheitsleistung (Betrieblicher Sicherheitsindex) auf 50 Punkte bis 2030	Betrieblicher Sicherheitsindex ÖBB-Infrastruktur-Konzern (Punktwert)*	50	71,1	69,5

*) Je höher der Sicherheitsindex ausfällt, umso mehr Vorfälle haben sich ereignet – d. h. desto schlechter ist die Sicherheitsleistung.

Jedes Jahr werden rd. 3,0 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen investiert. Zusätzlich unterstützen neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungssystemen die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung. Sowohl begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie wie sowohl der Fokus auf Maßnahmen mit größter Wirkung als auch der Ausbau der Sicherheits- und Fehlerkultur bilden einen weiteren wesentlichen Beitrag zum Thema „Sicherheit“.

Des Weiteren wird ein wesentlicher Fokus auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Kund:innen gelegt. Als Grundlage dabei dient das regelmäßige Beobachten der das Sicherheitsgefühl beeinflussenden Parameter. Aus der Entwicklung der einzelnen Parameter können gezielt und frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen abgeleitet werden. Dazu zählen beispielhaft bauliche Maßnahmen zur besseren Beleuchtung und mehr Sicherheitspersonal auf den Bahnhöfen und in den Zügen.

Im Zusammenhang mit Übergriffen auf Mitarbeiter:innen wurde 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet und im Jahr 2020 umgesetzt. Dies betrifft zum Beispiel die Verstärkung von Service- und Kontrollteams und die Begleitung von Zugbegleiter:innen durch Securitypersonal auf gewissen Zugverbindungen im Nahverkehr. Weiters sind seit 2021 alle Mitarbeiter:innen des Securitypersonals mit Bodycams ausgerüstet.

Das Sicherheitsniveau auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert werden. Die Gründe dafür sind einerseits das regelmäßige Monitoring der ÖBB Sicherheitsleistung mittels sicherheitsrelevanter Kennzahlen zum frühzeitigen Erkennen von eventuell entstehenden Problemfeldern, andererseits das rasche Gegensteuern bei erkannten Abweichungen.

Im Sicherheitsaktionsplan werden Sicherheitsmaßnahmen definiert und konsequent umgesetzt. Diese sind das Werkzeug zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus, zur Gegensteuerung bei Abweichungen sowie zur regelmäßigen Verbesserung der Sicherheitsleistung.

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsaktionsplan (beispielhaft für Safety und Security):

– *Sicherheit auf Bahnhöfen – Securityprogramme*

- Roll-out Bodycam ist in breiter Fläche erfolgt.
- Ein Kurs „Sicherheitsorientiertes Szenarietraining“ und drei Kurse „Deeskalation und Eigensicherung“ wurden absolviert.

– *Sicherheitskultur*

Die Sicherheitskultur umfasst Maßnahmen, mit denen das Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeiter:innen gestärkt und damit die Sicherheitsleistung weiter erhöht wird. Eine Sicherheitskultur passiert nicht selbstständig, sondern bedarf einer konsequenten Verankerung und Festigung bei allen Beteiligten.

Mit „Sicherheit Leben“ wurde 2020 ein zusätzlicher Wert geschaffen. Dieser soll dazu beitragen, dass Sicherheit im Fokus aller Tätigkeiten steht. Mit den Schritten zur „Sicherheitskultur“ wird der Status einer lernenden Organisation mit Vertrauen, Fairness und Transparenz erlangt. Ziel ist es, Vorfälle durch menschliches Fehlverhalten nachhaltig zu senken. Um dieses zu erreichen, waren mehrere aufeinander abgestimmte Schritte und Maßnahmen (z. B. Konsequenzmanagement oder Umgang mit modernen Medien) erforderlich.

– Reduktion des Kollisionsrisikos

- Einbau von Gleisfreimeldeanlagen: Das Programm zum Einbau von Gleisfreimeldeanlagen wurde weiter vorangetrieben. Damit wird das Kollisionsrisiko von Zugfahrten wesentlich verringert, was zu einer erheblichen Verbesserung des Sicherheitsniveaus beiträgt.
- Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete: Ziel der Maßnahme ist es, die Anzahl von Kollisionen nach unerlaubten Signalüberfahrungen zu senken und damit einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Kollisionsrisikos zu leisten. Bis zum Jahr 2023 werden in diesem Zusammenhang rd. 1.000 Stück zusätzliche 500-Hz-Magnete auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG verlegt.
- ETCS-Ausbau: ETCS ist das interoperable Zugbeeinflussungssystem, welches die Steuerung des Zuges übernimmt. Es senkt das Kollisionsrisiko um nahezu 100%.

– Reduktion des Entgleisungsrisikos

- Installation von Zuglaufcheckpoints: Zuglaufcheckpoints sind verschiedene Sensoren an definierten Punkten im Netz der ÖBB zur Überprüfung des einwandfreien Zustandes eines Zuges während der Fahrt (z. B. Heißläuferortungsanlagen, Lademaßüberprüfung, Gewichtsprüfung etc.).

– Sicherer Verschub

Aufgrund eines erkannten Trends bei den Vorfällen und Unfällen in Zusammenhang mit Verschubarbeiten wurden Schritte zur Verringerung der Verschubvorfälle eingeleitet. Dies soll eine Trendumkehr bei den Verschubvorfällen herbeiführen.

- Verschubsignale – Verschubverbot in blauer Farbe: Die Signalüberfahrungen beim Verschubablauf sind in den letzten Jahren sehr stark gestiegen. Zurzeit ist sowohl der Freibegriff als auch der Haltbegriff in weißer Farbe ausgeführt. Der Testbetrieb bei 14 Verschubsignalen in Wels Verschiebebahnhof soll Aufschluss geben, ob ein Haltbegriff in anderer Farbe (blau) zu Verbesserungen führen kann.
- Hemmschuhe NEU: Hemmschuhe zum Bremsen und Sichern von Fahrzeugen wurden neu konzipiert und sollen vor allem ein verbessertes Abbremsen von Wagen bewirken und damit Verschubkollisionen verhindern.

– Eisenbahnkreuzungen

Unfälle auf Kreuzungen zwischen Straße und Schienen werden zu einem Anteil von 99% durch den Straßenbenutzer:innen verursacht. Trotzdem werden kontinuierlich mit erheblichem finanziellem Aufwand Verbesserungen durchgeführt. So werden regelmäßig Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Über- oder Unterführungen ersetzt bzw. nicht technisch gesicherte Kreuzungen mit technischen Sicherungen ausgerüstet.

– Betriebliche Regelwerke

Seit dem Jahr 2017 stehen jedem Betriebsbediensteten – automatisch über die Regelwerksdatenbank – die für seine Tätigkeit relevanten Bestimmungen zur Verfügung. Der enorme Vorteil darin liegt, dass die Mitarbeiter:innen in einem Regelwerk alle für ihre Tätigkeiten relevanten Bestimmungen erhalten und nicht verschiedenste Anweisungen durchforsten müssen. Somit wird die Übersichtlichkeit für den / die Mitarbeiter:in wesentlich erhöht und die Komplexität der Regelwerke verringert.

Regelwerke werden regelmäßig auf ihre Aktualität und Anwendbarkeit geprüft und unter Einbindung der Anwender:innen weiterentwickelt.

– Safety-Walk

Ziele des Safety-Walks sind:

- Verbessern der Sicherheitsleistung- und Kultur
- Botschaft des Managements: Sicherheit ist wichtig
- Erkennen von Verbesserungsmöglichkeiten

Die Safety-Walks wurden coronabedingt im Geschäftsjahr 2022 ausgesetzt.

Arbeitnehmer:innenschutz

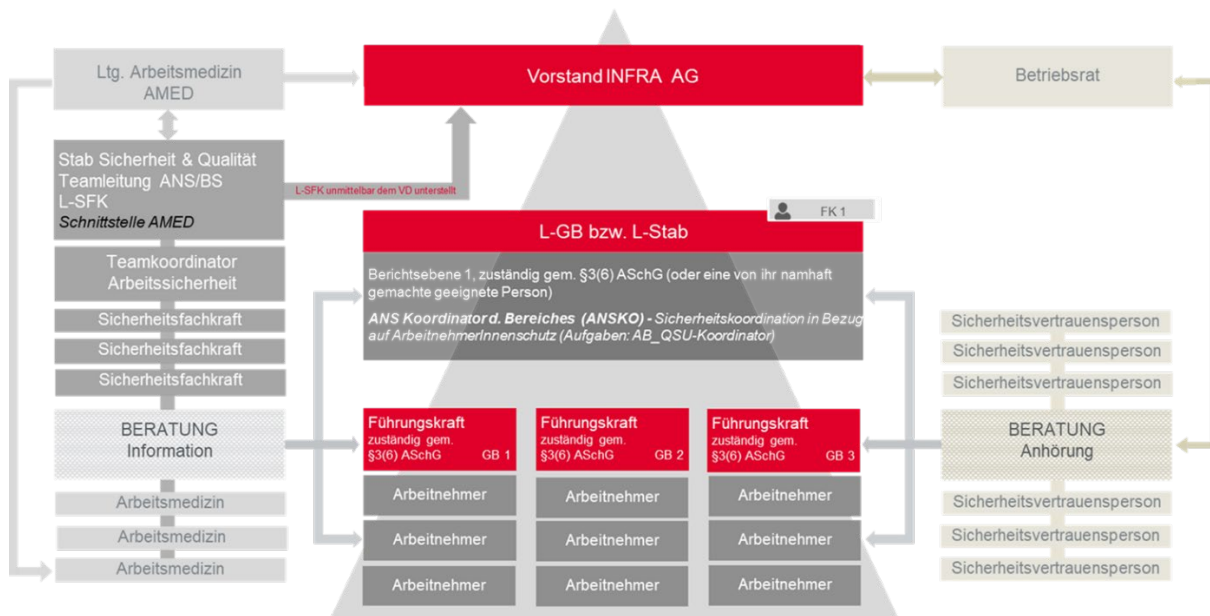
Für den Erfolg der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Mitarbeiter:innen entscheidend. Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten sind daher von besonderer Bedeutung. Zu den bereits hohen Anforderungen an Mitarbeiter:innen kommt für die ÖBB-Infrastruktur AG als Arbeitgeber die Notwendigkeit hinzu, auf den Wandel der Lebensstile flexibel zu reagieren. Der Arbeitnehmer:innenschutz und dessen laufende Weiterentwicklung stellen deshalb eine wesentliche Grundlage des täglichen Handelns dar. Die Mitarbeiter:innen werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet und evaluiert. Im Fokus steht die vollständige Vermeidung von Unfällen und arbeitsbezogenen Krankheiten sowie der langfristige Erhalt der individuellen Arbeitskraft.

Managementsystem

Die Ziele im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind Teil des integrierten Managementsystems und richten sich nach der EN ISO 45001:2018. Das System wird regelmäßig intern und extern auditiert und umfasst alle Mitarbeiter:innen, Aktivitäten und Arbeitsplätze. Bei den jährlich stattfindenden Audits werden die Vorgaben und Anforderungen des Arbeitssicherheit- und Gesundheitsschutz-Managementsystems überprüft und Abweichungen sowie potenzielle Gefahrenquellen und Risiken systematisch gesammelt und dokumentiert. Im Zuge des integrierten Managementsystems werden die Ergebnisse der Audits intern überprüft und über die Führungskräfte umgesetzt. Seitens des Managements werden im Rahmen der jährlichen Managementbewertung die Ziele, Qualität und Ausrichtung kontrolliert.

Themenverankerung

Die Themenbereiche „Arbeitnehmer:innenschutz“ und „Brandschutz“ sind im Stab Sicherheit und Qualität verankert. Zur Wahrnehmung der gesetzlichen und organisatorischen Aufgaben sind dazu folgende Rollen eingerichtet: die Funktion der leitenden Sicherheitsfachkraft, des leitenden Brandschutzbeauftragten sowie ein / e Teamkoordinator:in Arbeitssicherheit und ein / e Teamkoordinator:in Brandschutz. Die leitende Sicherheitsfachkraft ist direkt dem Vorstand unterstellt und berät diesen zu den vielfältigen Themen und Aspekten des Arbeitnehmer:innenschutzes.



An allen Standorten besteht, auf Basis der rechtlichen Anforderungen durch das Arbeitnehmer:innenschutzgesetz (ASchG i.d.g.F.), die Vorgabe zur Umsetzung einer Arbeitsschutzorganisation, die durch Vertreter:innen des Arbeitgebers, Sicherheitsfachkräfte sowie Arbeitsmediziner:innen, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsratsmitgliedern, Ersthelfer:innen, Brandschutzbeauftragte, Brandschutzwart:innen sowie Personen für Brandbekämpfung und Evakuierung besetzt ist. Die gegenseitige Information zu den Anliegen des Arbeitsschutzes und die Koordination der betrieblichen Arbeitsschutzeinrichtungen wird über den Zentralen Arbeitsschutzausschuss und die lokalen Arbeitsschutzausschüsse sichergestellt. Ebenso wird in diesem Rahmen über die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit beraten. Da die Teilnahme und Einbindung der Mitarbeiter:innen entscheidend ist, wenn es darum geht, Ideen und Vorschläge rund um das Thema „Arbeitssicherheit“ zu generieren, besteht für alle Beschäftigten die Möglichkeit, Vorschläge zu laufenden Verbesserungen im Rahmen des Ideenmanagements einzubringen.

Des Weiteren ist in jedem Geschäftsbereich die Funktion eines Arbeitnehmer:innenschutzkoordinators etabliert, der die Belange des Arbeitnehmer:innenschutzes fördert, auf die Umsetzung von ANS-Vorgaben und die Dokumentation der Inhalte des Arbeitnehmer:innenschutz-Systems achtet. Ebenso erfolgt die Mitwirkung bei Audits und der Managementbewertungen sowie die Vertretung des Geschäftsbereiches in Arbeitnehmer:innenschutzangelegenheiten.

Die interne Kommunikation wird im Rahmen der institutionalisierten quartalsmäßig tagenden Arbeitnehmer:innenschutzplattform sichergestellt. Diese agiert als Kompetenzzentrum und Clearingstelle der ÖBB-Infrastruktur AG in Fragen des Arbeitnehmer:innenschutzes, gibt begründete Anordnungen in arbeitnehmerschutzrechtlichen Belangen und gilt als Schnittstelle zwischen dem Vorstand und den Organisationsbereichen. Die Leitung der Arbeitnehmer:innenschutzplattform obliegt der leitenden Sicherheitsfachkraft (L-SFK).

Auf der Ebene des ÖBB-Konzerns ist der Arbeitnehmer:innenschutz über den Fachausschuss Arbeitssicherheit und die Plattform Sicherheit in die ÖBB Sicherheitsstrategie eingebunden.

Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen

Die Basis einer effizienten Präventionsarbeit zur Vermeidung von Arbeitsunfällen, Schadensereignissen oder arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ist die Erstellung und Beachtung der Gefährdungsbeurteilungen für alle Bereiche. Diese werden kontinuierlich auf Aktualität geprüft und bei Bedarf erweitert, wie zum Beispiel zur Analyse von arbeitsbedingten psychischen Belastungen. Dabei haben alle Mitarbeiter:innen die Möglichkeit, im Zuge der quantitativen Erhebung teilzunehmen und sich anschließend bei der qualitativen Analyse in Kleingruppen einzubringen. Auf Grundlage der Ergebnisse werden bei Vorliegen von relevanten arbeitsbedingten psychischen Belastungen entsprechende gegensteuernde Maßnahmen durch die Führungskräfte eingeleitet.

Auch der Einsatz von richtigen Arbeitsmitteln und persönlicher Schutzausrüstung sowie die Gestaltung sicherer Rahmenbedingungen sind wichtige Präventionsmaßnahmen. Entsprechend der Gefährdung im jeweiligen Aufenthalts- und Tätigkeitsbereich wurde der erforderliche Mindeststandard der zu tragenden persönlichen Schutzausrüstung 2021 neu festgelegt. Zur Gefahrenidentifizierung und zur Risikobewertung werden regelmäßig Audits, Schulungen, Unterweisungen und Begehungen aller Arbeitsplätze durchgeführt.

Bei Arbeitsunfällen wird durch die verantwortliche §3(6)-Person in Zusammenarbeit mit den Präventivfachkräften unter Beiziehung des Betriebsrates bzw. der Sicherheitsvertrauensperson sowie sonstiger Fachleute eine Nachevaluierung des Unfalls durchgeführt. Basierend auf den Analyseergebnissen der neuen Risiken- und Chancenbewertung, erfolgt bei Bedarf eine Anpassung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente und zwecks übergreifender Maßnahmenableitung auch die Kommunikation in der ANS-Plattform.

Schwerpunkt: Maßnahmen zur Unfallvermeidung

Gute Präventionskultur bedeutet, dass der Arbeitnehmer:innenschutz als Teil einer positiven Sicherheitskultur systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist.

- Um Führungskräfte und Mitarbeiter:innen dabei zu unterstützen, tagtäglich Sicherheit zu leben, wurden beginnend mit 2019 Verhaltensstandards etabliert: Vorbild sein, aufmerksam sein, Regelkonform arbeiten
- Aufeinander achten und unsichere Handlungen ansprechen
- Aus Fehlern lernen und Ursachen erkennen und beheben

Folgende Werkzeuge / Methoden wurden zur Weiterentwicklung der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2021 / 22 neu eingeführt bzw. ausgeweitet:

– Werkzeuge / Methoden

- Proaktiver Dialog über Sicherheit über Leistungsboards
- Durchführung von Safety-Walks
- Fehlerklassifizierungssystem
- Ursachenidentifikationssystem
- Methodik zum Abstellen von Hausbräuchen
- Sicherheit-Interaktionskarten
- Short-Card-Arbeitsunfälle, -Beinaheunfälle
- Tabelle PSA (Persönliche Schutzausrüstung) – Mindestanforderungen im Gefährdungsbereich (Policy PSA)
- Implementierung elektronischer Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Der Wert „Sicherheit leben“ ist seit 2020 in den Standardprozessen verankert:

- Sicherheit leben im Zielvereinbarungsprozess
- Sicherheit leben im Mitarbeiter:innengespräch
- ÖBB Award (Sicherheitsvorbild des Jahres)
- Sicherheit leben – Kampagne
- Safety-Briefings
- Sicherheit als Tagesordnungspunkt in Meetings

Um eine Reduktion der Unfälle zu erreichen und die Sicherheitskultur noch weiter zu stärken, hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2019 ein weiteres ambitioniertes Ziel gesetzt: die Senkung der „ASVG-Arbeitsunfallrate“. Diese soll bis 2024 um 33% verringert werden. Die ASVG -Arbeitsunfallrate errechnet sich aus der Anzahl aller gemeldeten Arbeitsunfälle, die mindestens vier Ausfallstage nach sich ziehen, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen. Wegunfälle sind nicht berücksichtigt. Die Verletzungsarten "Stürzen / Fallen" und "Umknicken / Umknöcheln" waren im Jahr 2022 im ÖBB-Infrastruktur-Konzern am häufigsten vertreten, gefolgt von "Einklemmen / Quetschen".

Zur Zielerreichung wurde ein spezifisch auf die Bereiche und Gefährdungen abgestimmtes Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von Arbeitsunfällen entwickelt und in den Sicherheitsaktionsplan der ÖBB-Infrastruktur AG integriert. Der Sicherheitsaktionsplan beschreibt die sicherheitsstrategischen Handlungsfelder mit deren Sicherheitsmaßnahmen und die Wirkungserwartungen. Im Zuge des Lenkungsausschusses erfolgt ein regelmäßiges Reporting der umsetzungsverantwortlichen Führungskräfte zum aktuellen Status und Zeitplan.

Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit

Im Bereich Arbeitnehmer:innenschutz sind Schulungen und Ausbildungen sowie praktische Übungen bzw. Praxiseinsatz essenziell, um Schwachstellen oder potenzielle Gefahren zu visualisieren. Nur so kann ein Umdenken und damit eine längerfristige Verhaltensänderung erzielt werden.

Im Rahmen der eisenbahnspezifischen Ausbildungen ist das Thema „Arbeitssicherheit“ ein fixer Bestandteil vieler Ausbildungen (z. B. Fahrdienstleiter:innen, Vershub, Sicherungsposten, Sicherungsaufsicht). In den Kursen sind betriebseigene Sicherheitsfachkräfte als Vortragende tätig, um auf die eisenbahnspezifischen Grundlagen einzugehen und auf spezifische Gefährdungen hinzuweisen.

Eine verpflichtende interne Ausbildung stellt die Grundausbildung zur §3(6)-Person gem. ASchG dar. Die Aufgabe der §3(6)-Person ist es, in ihrem Zuständigkeitsbereich auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen gem. ASchG zu achten und Abweichungen zu melden, um damit deren Beseitigung herbeizuführen bzw. die Behebung selbst zu veranlassen. Das Ziel der Grundausbildung ist es, den Teilnehmer:innen einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen sowie ihre Aufgaben und Tätigkeiten zu vermitteln. Ein Auffrischkurs ist je nach Gefährdungsart alle drei bis fünf Jahre (z. B. Vershub, Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise alle drei Jahre) zu absolvieren.

Auch bei den Kursen zur Ausbildung zur Sicherheitsvertrauensperson (Grund- und Auffrischkurs), die von der BVAEB organisiert werden, sind betriebseigene Sicherheitsfachkräfte als Vortragende tätig, um auf die eisenbahnrelevanten Grundlagen einzugehen und auf Gefährdungen hinzuweisen. Die Ausbildung zur Sicherheitsvertrauensperson ist auch zukünftig ein Schwerpunkt im Zuge der Lehrlingsausbildung.

Die Kurse „SIG 1 Sicherheit im Gleisbereich“ und „SIG 2 Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen / Bahnstromanlagen“ dienen als Basisausbildung sowohl für Mitarbeiter:innen als auch externe Personen / Fremdfirmen, um die Erlaubnis zum Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen zu erlangen. Das Ziel ist es, Personen, die zur Durchführung von nicht betrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, ein betriebliches und elektrotechnisches Grundverständnis zu vermitteln. Damit soll durch die korrekten Verhaltensweisen sichergestellt werden, dass die Sicherheit beim Aufenthalt und der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Gefahrenbereich von Gleisen sowie bei der Durchführung von Arbeitsvorgängen im Bereich von Bahnstromanlagen gewährleistet ist.

Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz

Es ist der ÖBB-Infrastruktur AG ein großes Anliegen, dass auch alle Fremdfirmen, die für das Unternehmen tätig sind, so sicher wie möglich arbeiten. So gelten klare Regelungen für Auftragnehmer:innen mit dem Ziel, Sicherheitsrisiken aus Geschäftsbeziehungen schon vor Beginn auf ein Minimum zu reduzieren.

Baustellen bergen hohe Unfallrisiken. Aus diesem Grund erfordern Arbeitsschutzmaßnahmen nach wie vor die volle Aufmerksamkeit der Auftraggeberin und der ausführenden Unternehmen. Die übergeordneten Schutz- und Präventionsmaßnahmen sind in den eisenbahnspezifischen Regelwerken zum Schutz der Arbeitnehmer:innen verankert (u. a. Eisenbahn-Arbeitnehmer:innenschutzverordnung (EisbAV) und schriftliche Betriebsanweisungen).

Bei Bauarbeiten muss der / die Planungs Koordinator:in einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) erstellen, in dem die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Annäherung von Schienenfahrzeugen, gegen die Gefahren des elektrischen Stroms sowie für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten festgelegt sind. Ebenso müssen die Maßnahmen zum Schutz des Eisenbahnbetriebes und weitere kollektive Schutzmaßnahmen beinhaltet sein.

Für geplante Bauarbeiten, die Einschränkungen der Infrastrukturanlagen bewirken, müssen die dafür erforderlichen Maßnahmen in der Betriebs- und Bauanweisung festgelegt werden. Dasselbe gilt für Störungsbehebungen, die Einschränkungen der Infrastrukturanlagen bewirken, auch hier müssen die dafür erforderlichen Maßnahmen in der Betriebsanweisung „Schnelle Instandsetzung“ festgehalten werden. Der SiGe-Plan bildet die Grundlage für die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen der Betriebs- und Bauanweisung bzw. für die „Schnelle Instandsetzung“.

Bei allen Arbeiten müssen die betriebspezifischen Funktionen zum Schutz der Arbeitnehmer:innen im Gefahrenraum der Gleise wie das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers oder die Sicherheitsaufsicht immer von Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG wahrgenommen werden.

Auch das Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen ist grundsätzlich untersagt. Beschäftigte von Fremdfirmen und deren Subunternehmern, die zur Durchführung von nichtbetrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, müssen vorab eine erfolgreiche Schulung gem. SIG 1 und SIG 2 absolvieren und über eine entsprechende Erlaubniskarte verfügen. Ebenso muss die gesundheitliche Eignung der gemäß ÖBB 32 – Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld vorhanden sein. Die Richtlinie ÖBB 32 regelt Ablauf und Inhalt der sicherheitsrelevanten Eignungsuntersuchungen im Eisenbahnbetrieb und gewährleistet Handlungs- und Rechtssicherheit. Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie werden laufend dem aktuellen Rechtsstand und Infektionsgeschehen in Zusammenarbeit mit den tätigen Fremdfirmen und in Abstimmung mit der WKO evaluiert und umgesetzt.

Wichtige Kennzahlen zur Arbeitssicherheit auf einen Blick

ÖBB-Infrastruktur AG Mitarbeiter:innen und Leasing-Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG	Einheit	2022	2021
Anzahl gearbeiteter Stunden		26.913	27.018
<i>Mitarbeiter:innen</i>	1.000		
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>	Mitarbeiter:innen	26.177	26.574
Tödliche Arbeitsunfälle		736	444
<i>Mitarbeiter:innen</i>	Anzahl	1	1
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		1	1
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen		0	0
<i>Mitarbeiter:innen</i>	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	0,037	0,037
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		0,038	0,038
Schwere arbeitsbedingte Verletzungen ¹⁾		0	0
<i>Mitarbeiter:innen</i>	Anzahl	3	9
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		3	8
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ¹⁾		0	1
<i>Mitarbeiter:innen</i>	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	0,11	0,33
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		0,11	0,30
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen		0,00	2,25
<i>Mitarbeiter:innen</i>	Anzahl	461	450
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		435	434
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen		26	16
<i>Mitarbeiter:innen</i>	pro 1 Mio. Arbeitsstunden	17,1	16,7
<i>Leasing-Mitarbeiter:innen</i>		16,6	16,3
		35,3	36,1

¹⁾ Entspricht GRI Universal Standard 403-9, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage

Innovation und Technologie

Innovation und technologischer Fortschritt sind wesentliche Hebel zur Erreichung der strategischen Ziele des ÖBB-Konzerns. Die Mobilitätswende und damit eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erfordert eine Optimierung des Systems Bahn, welches nur mit dem Einsatz teils neuer Technologien zu bewältigen ist. Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur und damit verbundener Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten hat im ÖBB-Infrastruktur-Konzern daher eine zentrale Bedeutung.

Zielsetzungen

- Erhöhung von Kapazität, Qualität und Produktivität mithilfe innovativer und digitaler Technologien
- Entwicklung und Angebot innovativer Produkte und Services
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn
- ETCS Ausbau: 2.202 km ETCS L2 Strecken bis 2030

Weitere Informationen sowie Maßnahmen sind in den Kapiteln C.4, C.5, C.6 sowie D dieses Lageberichts enthalten.

Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern orientiert sich an den Bedürfnissen der Kund:innen, Mobilitätsangebote werden daher laufend weiterentwickelt und ausgebaut. Im Mittelpunkt stehen der konsequente Ausbau und die Weiterentwicklung des barrierefreien Mobilitätsangebotes im ÖBB-Netz. Dreh- und Angelpunkt sind daher Bahnhöfe und Haltestellen sowie das dazugehörige Serviceangebot. Neben einem einfachen, bequemen und barrierefreien Zugang zum Eisenbahnsystem sind Pünktlichkeit sowie Verknüpfungen zu anderen öffentlichen Mobilitätsangeboten (wie Bus, Tram, U-Bahn usw.) und des Individualverkehrs (wie Park & Ride, Bike & Ride) wichtig, um weiterhin einen Wettbewerbsvorteil am Markt innezuhaben.

Barrierefreiheit

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern ist ein wichtiges Ziel. Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefreie Kommunikation. Dazu zählt auch die Gestaltung von Informationsangeboten, Leit- und Orientierungssystemen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) angesprochen werden müssen.

Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2022	2021
Erhöhung der Barrierefreiheit: bis 2027 können 90% der Reisenden barrierefrei unterwegs sein	% der Reisenden, die barrierefrei unterwegs sein können	90%	86%	85%

Die obige Tabelle zeigt den Erfüllungsgrad (KPI) der Umsetzung der Barrierefreiheitsstrategie in den Jahren 2021 und 2022 als Prozentwert von Reisenden, die eine barrierefreie Verkehrsstation bei ihrer Reise nutzen können, zur Gesamtfrequenz (Reisende / Tag). Im Jahr 2022 wurde wie auch im Jahr davor der Zielwert von 84% um 2 Prozentpunkte mit 86% übertroffen. Der Fokus im Jahr 2023 liegt weiterhin bei Stationen mit einer Fahrgäst:innenfrequenz ab 1.000 Fahrgäst:innen / Tag. Klares Ziel ist es, das Netz an barrierefreien Bahnstationen immer engmaschiger zu machen und auch regionale Schwerpunkte zu setzen (Schul- und Bildungsstandorte, Kuranstalten, Krankenhäuser und ähnliche).

Als Beispiele für moderne, zukunftsfähige aber auch architektonisch ansprechende Bahnhofprojekte aus 2022 seien hier Ternitz (NÖ), St. Georgen an der Gusen (OÖ), Fehring (St), Innsbruck Messe (T) und Lauterach Unterfeld (V) angeführt.

Da gemäß Umsetzungsstrategie mittelfristig immer mehr kleinere Bahnstationen (Frequenz von unter 1.000) barrierefrei gestaltet werden, ist zukünftig mit geringeren Steigerungsraten zu rechnen. 2027 wird der Ist-Wert gemäß der Maßnahmenplanung nur noch leicht über dem Zielwert von 90% liegen.

Entwicklung von Etappen- und Umsetzungsplänen

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 abgestimmt.

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-PRM⁵⁷ herausgegeben und veröffentlicht hat. 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis 2027 mit den Stakeholder:innen von Verbänden und Vertreter:innen des Parlaments diskutiert.

Ende 2022 profitierten bereits 86%⁵⁸ aller ÖBB Reisenden von über 400 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird sukzessive erweitert und verbessert. Im Jahr 2027 werden gemäß Umsetzungsplan über 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	430	398

Dafür werden jährlich weitere Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestaltet. Im Berichtsjahr 2022 wurden – wie im Vorjahr – wieder über 25 Stationen umfassend modernisiert oder komplett neu errichtet. Beispiele sind: Lustenau Unterfeld (V), Rum und Thal (beide T), Steinfeld bei Straßwalchen (S), Traun (OÖ), Ternitz und Breitensee (beide NÖ) und Mallnitz-Obervellach (K). Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird 2023 konsequent fortgesetzt. Dabei ist dem ÖBB-Konzern die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen samt Pkw-Parkplätzen für Behinderte und barrierefreien E-Ladestellen wie auch die Anbindung an lokale Verkehrsträger (insbesondere Busanbindung) ein besonderes Anliegen.

Ebenfalls 2022 wurde aktiv der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessensvertretungen und Expert:innen geführt – vermehrt über digitale Kommunikationskanäle. Die Stakeholder:innen-Dialoge zum barrierefreien Reisen fanden 2022 online mit regionalen Vertreter:innen aus Behindertenverbänden und politischen Vertreter:innen statt. Bei diesen Onlinedialogen mit Expert:innen und Kund:innen lud das ÖBB Gleichstellungs- / Diversitymanagement zu digitalen Meetings, um Leuchtturmprojekte zu präsentieren und gemeinsam in die Zukunft des barrierefreien Reisens zu schauen. Diskutiert und beleuchtet wurden u. a. Produkte und Neuerungen bei der Information- und der Wegeleitung sowie Bahnhofsausstattungen mit regionalem Bezug. An der Diskussion beteiligten sich Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur sowie Reisende, Kolleg:innen und prominente Expert:innen (u. a. Hilfsgemeinschaft, Österreichischer Behindertenrat, Bundesministerium für Inneres, Bundesministerium für Klimaschutz, Österreichischer Gehörlosenbund, Bizeps, Vida, TU Wien, myAbility, Verein Blickkontakt). Um noch besser auf die heutigen und zukünftigen Anforderungen einzugehen, werden die Teilnehmer:innen der Stakeholder:innen-Dialoge stets eingeladen, Feedback zu geben.

Diese Praxiserfahrungen sind für die ÖBB-Infrastruktur AG wertvolle Anregungen, um zukünftig noch bessere Lösungen zu finden. Dafür ist jedes Detail wichtig. Oft sind es kleine, zusätzliche Hilfestellungen, die zu einer Erleichterung und Entlastung für Menschen mit und ohne Behinderungen bei der Benützung der Bahn führen. Zudem findet ein enger Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum statt, da die Herausforderungen im Bereich der Barrierefreiheit grenzüberschreitend und in konstruktiver Zusammenarbeit zu meistern sind. Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB-Infrastruktur AG an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, insbesondere an der TSI-PRM (VO [EU] Nr. 1300/2014) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, z. B. ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen).

⁵⁷ Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

⁵⁸ Berechnet auf Basis der durchschnittlichen täglichen Fahrgäst:innenfrequenzen 2018 für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätskriterium sowohl für die Kund:innenzufriedenheit als auch für die Nachhaltigkeit. Je pünktlicher Züge unterwegs sind, desto weniger Energie wird letztlich verbraucht, da Zeitreserven im Fahrplan für eine energieeffiziente Fahrweise genutzt werden können. Die Pünktlichkeit ist das Verhältnis von pünktlich erreichten Halten zu allen Halten, der Schwellenwert für die Pünktlichkeit liegt bei mathematisch gerundeten fünf Minuten.

In der Realität wird die Pünktlichkeit von vielen Faktoren negativ beeinflusst. Zur Qualitätssicherung werden bei der ÖBB-Infrastruktur AG alle aufgetretenen Verspätungsminuten erfasst und mittels einem Kodierungssystem definierten Ursachen zugeordnet. So können systematische Ursachen erkannt und gezielte Maßnahmen abgeleitet werden. Dabei sind die einzelnen Ursachen auch mit zuständigen Bereichen hinterlegt, die für die Maßnahmensetzung verantwortlich sind. Im Wesentlichen werden folgende übergeordnete Ursachencluster unterschieden:

- Infrastruktur: Anlagenstörungen, Langsamfahrstellen und Bauarbeiten, Betriebsführung
- Eisenbahnverkehrsunternehmen: Fahrzeugstörungen, kommerzielle Gründe, Personal- / Fahrzeugumlauf
- Neutral: Nachbarbahnen, externe Einflüsse (u. a. Witterung)

Der größte Anteil an Störeinflüssen liegt bei den Nachbarbahnen mit gut einem Drittel, danach folgen in etwa gleichauf alle anderen Cluster mit einem Anteil zwischen 7% und 12%, nur die Betriebsführung ist mit 1% vernachlässigbar.

Die Schwerpunktsetzung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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.

Die Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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.

Park & Ride-Ausbau

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. Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.500 Pkw-Stellplätze neu in Betrieb zu nehmen bzw. instandzusetzen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt auf den Zubringerstrecken in die Ballungsräume. Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle“ strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den ÖV).

Darüber hinaus bietet das Carsharing-Angebot Rail&Drive eine flexible Kombination aus Reisen mit Bahn und Auto (siehe Kapitel G.3).

Bike & Ride

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 2023 bis 2028 im Schnitt etwa 1.500 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. Mit Ende 2022 gab es auf den Anlagen der ÖBB 50.791 Abstellplätze für Zweiräder (davon 3.380 Motorradparkplätze und 46.041 Fahrradparkplätze).

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2022	2021
Anzahl Bike & Ride-Stellplätze in Stück	50.791	48.881
Neuerrichtung / Instandhaltung von Bike & Ride-Stellplätzen pro Jahr in Stück (gem. Verträgen)	1.775	2.622

Soziale Verantwortung und Kooperationen

Der ÖBB-Konzern ist überzeugt, dass Unternehmen als Teil einer Gesellschaft auch eine soziale Verantwortung tragen. Mit seinem Engagement will der ÖBB-Konzern Menschen, Umwelt und Wirtschaft regional stärken, um zusammen mit vertrauensvollen Partner:innen einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nimmt diese Verantwortung mit unterschiedlichen internen und externen Projekten sowie in der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen wahr.

Mitgliedschaften und gesellschaftlicher Beitrag

Aktuell sind die Organisationseinheiten bzw. die Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei 98 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Der Wert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Institutes in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und konnte 2022 weiter gesteigert werden: Mit einem Markenwert von rd. 2,0 Mrd. EUR liegen die ÖBB auf Platz 5 der österreichischen Topmarken.

Darüber hinaus hat das European Brand Institute im Rahmen des „Sustainable Brand Rating Austria 2022“ auch 2022 wieder den Beitrag der Marken gemeinwirtschaftlicher Unternehmen und Organisationen zur nachhaltigen Entwicklung in Österreich in den Sektoren Verkehr, Versorgungsinfrastruktur, Energie, Gesundheits- und Sozialinfrastruktur, Finanzen und Medien in den vier Kategorien Brand Leadership, Product/ Services, Social Responsibility und Investment in Österreich untersucht. Der Kriterienkatalog mit 52 Indikatoren, abgeleitet aus den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Agenda 2030 sowie ISO 20671, wurde mit dem „EBI Scoring Model“ bewertet und in ein „Sustainable Brand Rating“ übergeführt. Der ÖBB-Konzern ist laut diesen Erhebungen erneut Österreichs führende Sustainable Brand (Above Average Score AAA).

Die Bewertungen des European Brand Institutes beziehen sich zwar auf den ÖBB-Konzern. Da die Öffentlichkeit die Teilkonzerne der ÖBB aber kaum als eigenständige Unternehmen wahrnimmt und der ÖBB-Infrastruktur-Konzern der größte Teilkonzern des ÖBB-Konzerns ist, sind die Ergebnisse der genannten Studien auch für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern repräsentativ.

Licht ins Dunkel

Der ÖBB-Konzern verbindet täglich eine Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Schicksalen. Einige dieser Schicksale erzählen besondere Geschichten und zeigen, dass oftmals dringend Hilfe benötigt wird. Daher ist der ÖBB-Konzern seit über dreizehn Jahren auch im Jahr 2022 wieder Partner von „Licht ins Dunkel“. In den vergangenen Jahren konnte der ÖBB-Konzern gemeinsam mit ihren Kund:innen, Bahnhofbesucher:innen, ÖBB Mitarbeiter:innen und einer Vielzahl an weiteren Unterstützer:innen über eine Million Euro an Spendengeldern für Kinder und Familien in Not sammeln. Die Partnerschaft mit „Licht ins Dunkel“ ist die größte CSR-Kampagne des ÖBB Konzerns und zählt auf allen Ebenen in die Unternehmensphilosophie ein. Im Jahr 2022 konnten im Zuge dessen 60.150 EUR an Spenden gesammelt werden. Die Spenden fließen in unterschiedliche „Licht ins Dunkel“-Projekte mit einem Fokus auf Mobilität und Kinder.

Schutzengelfest 2022

In den Gärten von Tulln fand auch 2022 wieder das Schutzengelfest statt. Bei dieser Veranstaltung soll bei Kindern spielerisch ein Bewusstsein für die Sicherheit auf dem Schulweg geschaffen werden. Insgesamt waren rd. 1.000 Schulkinder im Alter von sechs bis zehn Jahren dabei und konnten sich bei den 20 Stationen einen Eindruck von den Tätigkeiten der anwesenden Organisationen verschaffen. Der ÖBB-Konzern war durch Mitarbeiter:innen von Personenverkehr, Infrastruktur und ÖBB-Operative Services vertreten. Mit Spiel und Spaß brachten sie den Kindern unter anderem die unterschiedlichen Symbole auf den Bahnhöfen näher, zeigten das Blindenleitsystem und erklärten mittels eines Mülltrennspiels die richtige Mülltrennung auf den Bahnhöfen.

Weitere Projekte und Kooperationen, beispielsweise zum Thema Sicherheit und Barrierefreiheit, sind unter anderem in Kapitel G.4. Stakeholder:innenmanagement sowie Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot zu finden.

G.5. Achtung der Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Baustellen befinden sich ebenso auf österreichischem Hoheitsgebiet bzw. in besonderen Anlässen in den angrenzenden EU-Mitgliedsstaaten. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundes-Verfassungsgesetz, 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-Infrastruktur-Konzern auch zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards“ und ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Darüber hinaus gibt es im Personalbereich weitere konkrete Vorgaben und Maßnahmen hinsichtlich Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion (siehe Kapitel Vielfalt und Chancengleichheit).

Die ÖBB-Operative Services & Co KG ist als interner Dienstleister vor allem für die Sauberkeit und Sicherheit an den Bahnhöfen verantwortlich. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, alle Menschen, mit denen als Unternehmen interagiert wird – also sowohl Mitarbeiter:innen als auch Kund:innen – mit Würde und Respekt zu behandeln. Die Wahrung der Menschenrechte ist die Basis dafür. Alle Mitarbeiter:innen bei der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden grundsätzlich darauf geschult, sich aus gefährlichen Situationen zurückzuziehen und Deeskalation als wichtigste Handlungsprämisse anzusehen. Auch die internen Arbeitsanweisungen und die intern entwickelten Verhaltensstandards bilden diese Vorgangsweise ab.

In der Ausbildung „Mitarbeiter:innen der Sicherheits- und Kund:inneninformation“ der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG wird besonderer Wert auf die Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“, „rechtliche Grundlagen“ – darunter auch „Menschenrechte“ – gelegt. Hierfür wurde ein umfangreiches Ausbildungsprogramm entwickelt, das deutlich über dem Branchenschnitt liegt: Die Mitarbeiter:innen bekommen bereits in der „Basisschulung Sicherheit“ einerseits rechtliche Grundlagen, andererseits ebenso das Thema „Kund:innenorientierung“ während einer Grundausbildung vermittelt. Im „sicherheitsorientierten Szenarientraining“ erfolgt eine Vertiefung dieser Kompetenzen, auch das Thema „Prävention (Risikoeinschätzung, Eigen- und Fremdsicherung)“ wird in den Fokus genommen.

Im Modul „Deeskalation und Eigensicherung“, das durch die Sicherheitsakademie im Zuge einer engen Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres durchgeführt wird, nimmt das Thema „Menschenwürde“ einen besonderen Stellenwert ein – so werden ebenso Negativbeispiele behandelt und Wahrnehmungsmuster durchbrochen. Diese Schulungen sind für alle Mitarbeiter:innen der Sicherheits- und Kund:inneninformation im Zuge des Ausbildungsprogrammes vorgesehen.

Darüber hinaus legt die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG einen besonderen Stellenwert auf die Zufriedenheit der Kund:innen, zu denen alle Menschen gezählt werden, die sich an den Bahnhöfen aufhalten. Diskriminierendes Verhalten würde diesem Ziel augenscheinlich entgegenlaufen und wird daher weder gefördert noch toleriert. Die hervorragenden Kund:innenbewertungen zeugen vom Erfolg der Maßnahmen.

Ziel ist es, hervorragende Kund:innenzufriedenheit zu generieren. Da die Kund:innen an den Bahnhöfen sehr unterschiedlich sind, ist eine besondere Sensibilität auf das Thema „Menschenwürde“ geboten. Aus diesem Grund werden regelmäßig alle Mitarbeiter:innen im Sicherheitsbereich in den Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“ und „rechtliche Grundlagen“ – wo möglich sogar unter Einbindung des Innenministeriums – geschult.

Im Zusammenhang mit menschenwürdigen Arbeitsbedingungen sind im Geschäftsjahr 2022 teilkonzernweit keine Vorfälle bekannt, welche zu einem Verfahren geführt hätten. Die Anzahl der Verstöße gegen die Menschenrechte im Geschäftsjahr 2022 ist null.

G.6. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Compliance-Organisation im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Ethisches Handeln des Unternehmens wie auch seiner Mitarbeiter:innen ist die Basis für Vertrauen und nachhaltigen Erfolg. Als eines der größten Unternehmen Österreichs, dessen Alleinaktionärin die Republik Österreich ist, trifft den ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine besondere Verantwortung zur effektiven, effizienten und transparenten Gestaltung ihrer Geschäftsprozesse. Eine Null-Toleranz-Politik hinsichtlich Gesetzesverstößen und Korruption bestimmt die strategische Unternehmensausrichtung maßgeblich mit.

In Erfüllung der Organisationsverantwortung der Vorständ:innen und Geschäftsführer:innen wurde im ÖBB-Konzern eine Compliance-Organisation etabliert, welche auf die Einhaltung interner und externer Regelwerke hinwirkt.

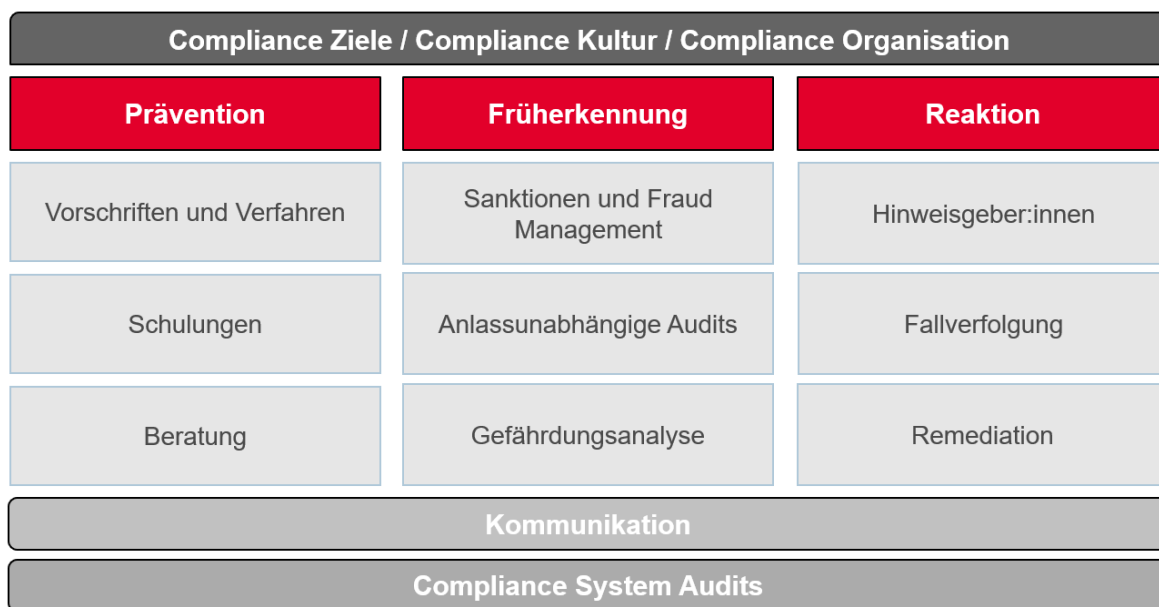
Im ÖBB-Konzern ist die Funktion eines Chief-Compliance-Officers als gesonderte Stabstelle bei der Geschäftsleitung der ÖBB-Holding AG eingerichtet. Zusätzlich sind in den Teilkonzernmuttergesellschaften (ÖBB-Infrastruktur AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG) Compliance-Officers eingesetzt, die ebenfalls organisatorisch als eigene Stabstellen der Geschäftsleitung zugeordnet sind.

Der Chief-Compliance-Officer und die Compliance-Officers in den Teilkonzernmuttergesellschaften unterliegen im Rahmen der Ausübung ihrer Tätigkeit keinerlei Weisungen des Managements. Zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Interessenkonflikten, übernehmen diese nicht gleichzeitig anderweitig operative Aufgaben.

Kernkompetenz der Compliance-Organisation ist die Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität und Korruption sowie die Minimierung von Wirtschaftskriminalitäts- und Korruptionsrisiken im ÖBB-Konzern.

Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Das Compliance-Management-System orientiert sich an den internationalen Standards und stellt sich wie folgt dar:



Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns („Code of Conduct“) beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und die wesentlichen Elemente seiner Unternehmenskultur darstellt. Er gilt für die Vorstände, Geschäftsführer:innen, Führungskräfte und Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns und wird mit Unterfertigung des Dienstvertrages nachweislich zur Kenntnis genommen. Der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns regelt die Grundsätze für die Beziehungen zu Kund:innen und Geschäftspartner:innen, das Auftreten in der Öffentlichkeit und die Zusammenarbeit untereinander. Wesentliche Ziele des Code of Conduct sind u. a. die konzernweite Stärkung ethischer Normen, die Schaffung eines Arbeitsumfeldes, das Integrität, Respekt und faires Verhalten fördert, sowie die gesetzestreue, wirtschaftlich und sozial verantwortungsvolle Anbahnung und Abwicklung von Geschäften. Die ÖBB-Holding AG und die Teilkonzerngesellschaften haben sich freiwillig durch entsprechenden Organbeschluss zur Einhaltung des Code of Conduct verpflichtet. Der Code of Conduct ist von allen ÖBB-Mitarbeiter:innen wie auch den Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführer:innen und Führungskräften streng einzuhalten. Ergänzend zum Code of Conduct bilden diverse Leitfäden wichtige Orientierungshilfen für alle Mitarbeiter:innen.

Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation des ÖBB-Konzerns ist es, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen und Richtlinien zu sensibilisieren und dazu zu beraten. Dabei ist es besonders wichtig, allen Mitarbeiter:innen (einschließlich Lehrlingen) bewusst zu machen, in welchen konkreten Situationen im Arbeitsalltag ein Compliance-Risiko vorliegen kann. Die Compliance-Organisation ist niederschwellig für jede:n Mitarbeiter:in erreichbar und berät proaktiv zu den wichtigsten Compliance-Themen und Inhalten des Code of Conduct. Durch regelmäßige Präsenz- und Videokonferenzschulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen, die auf die jeweiligen Zielgruppen und entsprechenden Risiken zugeschnitten sind, wird die Sensibilisierung zu Compliance-bezogenen Themenbereichen weiter erhöht.

Ergänzt werden die bisherigen Aufgaben seit 2018 durch ein Compliance-E-Learning-Programm. Ein weiterer wesentlicher Baustein der Präventionsarbeit ist auch das Angebot der individuellen Beratung des Managements und aller Mitarbeiter:innen.

Früherkennung

Mögliche Compliance-Gefahren frühzeitig zu erkennen, ist entscheidend, um diesen adäquat entgegenwirken zu können. Dazu zählt neben dem konzernweiten Projekt „Fraud Management“ auch die Durchführung von Gefährdungsanalysen und Compliance-Audits. Diese Maßnahmen dienen den primären Zielen der Schadensprävention und Gefährdungskontrolle.

ÖBB Mitarbeiter:innen sind grundsätzlich verpflichtet, unverzüglich und nachweislich ihre Arbeitgeberin zu verständigen, sobald ihnen zur Kenntnis gelangt, dass ein Interessenkonflikt auftreten könnte. Diese hat über die weiteren Schritte zu entscheiden. Je höher die dienstliche Funktion der Person ist, umso kritischere Beurteilungsmaßstäbe müssen laut Code of Conduct bei der Vermeidung von Interessenkonflikten angelegt werden. Aufgrund der Eigentümerstruktur des ÖBB-Konzerns richtet dieser sein Handeln auch am Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex aus, welcher Maßnahmen zur Vermeidung und Offenlegung von Interessenkonflikten festlegt. Mitglieder der Geschäftsleitung dürfen Nebenbeschäftigungen, insbesondere Mandate in Überwachungsorganen, nur mit Zustimmung des Überwachungsorgans ausüben. Weiters wird Interessenkonflikten der Mitglieder der Geschäftsleitung vorgebeugt, indem diese einem Wettbewerbsverbot unterliegen, Verbote der Forderung und Annahme von Zuwendungen und der Verfolgung persönlicher Interessen bestehen sowie die Verpflichtung zur Offenlegung von Interessenkonflikten, insbesondere hinsichtlich Geschäften zwischen der Geschäftsleitung und Unternehmen, geregelt wird. Darüber hinaus beinhalten die Bestimmungen der Anstellungsverträge der Leitungsorgane Melde- und Genehmigungspflichten, die Interessenkonflikten vorbeugen sollen.

Reaktion

Die Compliance-Organisation als zentrale Anlaufstelle für die Behandlung von Hinweisen ist verpflichtet, jedem Hinweis nachzugehen. Die Hinweisgeber genießen besonderen Schutz bezüglich ihrer persönlichen Daten. Die Ergebnisse solcher Untersuchungen führen zu Empfehlungen hinsichtlich Verbesserungspotenzialen sowie zu treffenden Sanktionen.

Compliance lokalisiert sensible Unternehmensbereiche, die im Hinblick auf die Kernkompetenz besonders risikofähig sind, evaluiert die in diesen Bereichen vorhandenen Strukturen und Prozesse und entwirft Maßnahmen, um die Compliance-Risiken zu minimieren.

Die Empfehlungen von Compliance zielen insbesondere auch auf die nachhaltige Behebung von Schwachstellen ab. Die Umsetzung möglicher Sanktionen nach festgestellten Compliance-Verstößen liegt ausschließlich im Kompetenzbereich des jeweiligen Geschäftsleitungsorgans.

Die Compliance-Organisation ist verpflichtet, an den Aufsichtsrat und den Vorstand in regelmäßigen Abständen zu berichten. Dazu erstattet der Compliance-Officer der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich schriftliche Tätigkeitsberichte an den Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Chief-Compliance-Officer der ÖBB-Holding AG. Er übermittelt dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Chief-Compliance-Officer der ÖBB-Holding AG vierteljährlich in schriftlicher Form Quartalsberichte. Schließlich berichtet er bei besonderen Ereignissen oder akuten Compliance-Verstößen unverzüglich dem Chief-Compliance-Officer der ÖBB-Holding AG und dem Geschäftsleitungsorgan der betroffenen Gesellschaft.

Antikorruptionsstelle

Die Antikorruptionsstelle unter der Leitung des Chief-Compliance-Officers ist zentrale Ansprechpartnerin für Fragen, Informationen und Hinweisen im Zusammenhang mit Korruption im ÖBB-Konzern. Alle Informationen, welche die Antikorruptionsstelle des ÖBB-Konzerns erreichen, werden streng vertraulich und mit der notwendigen Sorgfalt behandelt.

Hinweise zu Verstößen gegen den Code of Conduct und zu Sachverhalten mit einem Verdacht auf Wirtschaftskriminalität oder Korruption können durch Hinweisgeber:innen jederzeit telefonisch, per Post, per Mail und auch persönlich – jedenfalls vertraulich – an die Compliance-Organisation gemeldet werden. Anonyme Meldungen sind ebenfalls möglich. Weiters wurde ein elektronisches Hinweisgeber:innen-System implementiert.

G.7. GRI-Inhaltsindex

Im folgenden GRI-Inhaltsindex sind die von der ÖBB-Infrastruktur AG berichteten Standardangaben, wesentlichen Themen und Indikatoren aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den Leser:innen das Auffinden der Information.

Anwendungserklärung	Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	Derzeit nicht anwendbar.

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
ALLGEMEINE ANGABEN				
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	Kapitel A S. 2-6		
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsbericht-erstattung der Organisation berücksichtigt werden	Konzernabschluss Erläuterung 35	Der Konsolidierungskreis der nichtfinanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG.	
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Kapitel G.2. S. 47	infra.kundenservice @oebb.atinfra.kundenservice @oebb.atinfra.kundenservice @oebb.at	
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen		Im aktuellen Bericht kam es zu folgender Änderung bei der Berichterstattung im Vergleich zum Vorjahr: Anpassung des Scope 2 market based Emissionsfaktors	
	2-5 Externe Prüfung	Der unabhängige Bestätigungsvermerk ist im Anhang des Konzernabschlusses zu finden.	Die nichtfinanzielle Erklärung wurde einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.	
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Kapitel A. S. 2-3, C.1. S. 15 ff., C.2. S. 17 ff., C.3. S. 29 f., C.4. S. 22 ff., G.3. S. 83 f. und G.4. S. 94 ff.	Keine signifikanten Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette.	12
	2-7 Angestellte	Kapitel A. S. 4, C.1. S. 17., C.2. S. 18 f. und G.4. S. 94 ff., S. 102 ff.		5, 8, 10

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
ALLGEMEINE ANGABEN				
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Kapitel G.4. S. 94 ff., S. 102 ff.		5, 8, 10
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	Kapitel G.2. S. 47		
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47		
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47		
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 123 ff.		
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Kapitel G.2. S. 47 f.		
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Kapitel G.2. S. 47 f.		
	2-15 Interessenkonflikte	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 123 ff.		
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 123 ff.	Eine genaue Anzahl an kritischen Anliegen wird konzernweit nicht berichtet.	
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 123 ff.		
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47, G.6. S. 123 ff. und Konzernabschluss S. 77 ff.		
	2-19 Vergütungspolitik	Kapitel G.2. S. 98 f. und Konzernabschluss S. 77 ff.		
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Kapitel G.2. S. 98 f. und Konzernabschluss S. 77 ff.		

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
ALLGEMEINE ANGABEN				
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung		Aufgrund der umfangreichen Auswertung der Ist-Gehaltsdaten zur Ermittlung des mittleren Niveaus der Jahresvergütung der Angestellten können die Daten für das Geschäftsjahr 2022 mit Berichtsschluss Mitte März 2023 nicht ausgewiesen werden. Für 2023 erfolgt die Programmierung eines Berichts, welcher die Auswertung des mittleren Niveaus (Median) ermöglicht, um somit die Verhältnisse im Bericht 2024 (für 2023) ausweisen zu können.	
	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Kapitel G.1. S.45 ff.		8
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Kapitel A. S. 2 f., C.5. S. 28 ff., G.3. S. 63 und G.6. S. 123 f.		3, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	Kapitel B.2. S. 11 und G.2. S. 48 ff.		
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Kapitel B.2. S. 11 ff., G.2. S. 48 ff., G.4. S. 95 und G.6. S.123 f.		
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Kapitel und G.4. S. 95 f. und G.6. S. 123 f.		

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
ALLGEMEINE ANGABEN				
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen		<p>Im Zuge der Risikoidentifikation des Enterprise Risk Management werden regelmäßig (3 Mal im Jahr) Risiken ab einer Wertgrenze von 500.000 EUR obligatorisch von den jeweiligen Fachbereichen erfasst. Zudem werden im Zuge der Gefährdungsanalysen der Compliance Risiken hinsichtlich Schadenspotenzial bzw. Eintrittswahrscheinlichkeit qualitativ bewertet.</p> <p>Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2022 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen, wirtschaftlichen oder Umweltbereich verursacht wurden.</p>	
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Kapitel G.4. S. 121		17
	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Kapitel G.2. S. 49 und G.4. S. 94 f.		17
	2-30 Tarifverträge	Kapitel G.4. S. 98 f.		8

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
ALLGEMEINE ANGABEN				
GRI 3: Allgemeine Angaben 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Kapitel G.2. S. 49 ff.		
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	Kapitel G.2. S. 50 f.	<p>Wesentliche Themen mit hoher Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Klimaschutz - Innovation und Technologie - Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung - Aus- und Weiterbildung - Generationen-wandel - Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot - Anpassung an den Klimawandel - Gesundheit / Safety / Security - Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber - Compliance/transparente Berichte und Datenschutz <p>Im Vergleich zum Vorjahr kam es zu keiner Änderung der wesentlichen Themen.</p>	
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 200: Ökonomische Themen				
Wesentliches Thema: Innovation und Technologie				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management of material topics	Kapitel C.4. S. 21 ff., C.5. S. 29 f., C.6. S. 32 f. und D. S. 35 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	9, 11
	F&E Projekte in Bearbeitung	Kapitel D. S. 35 und G.2. S. 64		9, 11

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 200: Ökonomische Themen				
Wesentliches Thema: Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 21 – 26, C.5. S. 28, C.6. S. 31 f. und G.1. S. 45 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 9, 11
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Kapitel C.1. S. 15 und C.2. S. 17 ff.		8, 9
	201-4: Finanzielle Unterstützung durch die Öffentliche Hand	Konzernabschluss Erläuterung 32 und S.29 ff sowie Lagebericht B.2. S.11. ff.		8
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswertungen 2016	203-1: Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Kapitel C.4. S. 21 – 28, C.6. S. 31 f. und G.1. S. 44 f.		5, 9, 11
	203-2: Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Kapitel G.1. S. 44 ff., S. 52 – 61		8, 11
Wesentliches Thema: Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	G.1. S. 44 und G.4. S. 119 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	9, 10, 11
	Barrierefreie Bahnhöfe	Kapitel G.4. S. 118		9, 10, 11
	Bike&Ride Stellplätze	Kapitel G.3. S. 121		11, 13

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 200: Ökonomische Themen				
Wesentliches Thema: Compliance / transparente Berichte und Datenschutz				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel F. S. 39 ff., G.1. S. 44, G.2. S. 47 f., G.4. S. 109 und G.6. S. 122 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 9, 11
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	205-1: Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	16
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1: Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2022 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	16
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016	415-1: Parteispenden		Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine direkten oder indirekten Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen geleistet.	16
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1: Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von Kund:innen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.	16

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 300: Ökologische Themen				
Wesentliches Thema: Klimaschutz				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel B.2. S. 12 f., C.5. S. 31, S. 34 f., C.6. S. 39, G.1. S. 45 und G.3. S. 63 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15
GRI 302: Energie 2016	302-1: Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Kapitel G.3. S. 66		7, 8, 12, 13
	302-4: Verringerung des Energieverbrauchs	Kapitel G.3. S. 66		7, 8, 12, 13
GRI 305: Emissionen 2016	305-1: Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Kapitel G.3. S. 67		3, 12, 13, 14, 15
	305-2: Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Kapitel G.3. S. 67		3, 12, 13, 14, 15
	ÖBB-Fuhrpark	Kapitel G.3. S. 68		9, 13
Wesentliches Thema: Anpassung an den Klimawandel				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.1. S. 45 f. und G.3. S. 70 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	7, 11, 13
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-2: Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	Kapitel G.2. S. 51 - 61 und G.3. S. 70	Risiken aus höherer Gewalt und aus Naturgefahren, die durch den Klimawandel in den letzten Jahren zugenommen haben, werden regelmäßig bewertet und budgetär durch Erfahrungswerte vorgesorgt. In den worst case Szenarien werden Ereignisse evaluiert, die über das langjährige Mittel hinausgehen.	
	Steinschlag- und Lawinenverbauungen	Kapitel G.3. S. 70		

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
GRI 400: Soziale Themen				
Wesentliches Thema: Gesundheit / Safety / Security				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel A. S. 2, S. 4, C.5. S. 28 ff., F. S. 42, und G.4. S. 110 - 118	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 8, 16
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheits-schutz 2018	403-1: Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 114 f.		8
	403-2: Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Kapitel G.4. S. 115		8
	403-3: Arbeitsmedizinische Dienste	Kapitel G.4. S. 109		8
	403-4: Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 109 f., S. 113 f.		8, 16
	403-5: Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 117		8
	403-6: Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	Kapitel C.5. S. 29 und G.4. S. 109 f.		3
	403-7: Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 112 f.		8
	403-8: MitarbeiterInnen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	Kapitel G.4. S. 112 f.		8
	403-9: Arbeitsbedingte Verletzungen	Kapitel G.4. S. 112 - 118		3, 8
GRI 416: Kunden-gesundheit und -sicherheit 2016	416-1: Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		100% der Produkt- und Dienstleistungskategorien sind über ein Managementsystem erfasst.	3

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
Wesentliches Thema: Aus- und Weiterbildung				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 33 f., G.1. S. 53 und G.4. S. 101 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	4, 8
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-2: Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Kapitel G.4. S. 101 ff.		4, 8
Wesentliche Themen: Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber und Generationenwandel				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 29 f., G.1. S. 44 und G.4. S. 104 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	4, 8
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1: Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	Kapitel G.4. S. 99		5, 10, 8
	Frühfluktuationsrate	Kapitel G.4. S. 105		

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
Wesentliches Thema (NaDiVeG): Achtung der Menschenrechte				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.5. S. 122	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	8, 10, 16
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016	410-1: Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	Kapitel G.5. S. 122		10, 16
WEITERE THEMEN				
GRI 200: Ökonomische Themen Sustainable Finance				
	EU-Taxonomie-Verordnung	Kapitel G.3. S. 85 ff.		8
	Corporate ESG-Rating	Kapitel G.1. S. 93		8, 9, 11
GRI 300: Ökologische Themen				
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.3. S. 72 - 78	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 6, 8, 11, 12
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	303-1: Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	Kapitel G.3. S. 76 f.		6, 12
	303-2: Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	Kapitel G.3. S. 76 f.		6

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG				
Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden				
GRI 306: Abfall 2020	303-5: Wasserverbrauch	Kapitel G.3. S. 76		6
	306-1: Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	Kapitel G.3. S. 75 f.		3, 6, 11, 12
	306-2: Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Kapitel G.3. S. 75 f.		3, 6, 8, 11, 12
	306-3: Angefallener Abfall	Kapitel G.3. S. 76		3, 11, 12
	306-4: Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	Kapitel G.3. S. 76		3, 11, 12
	306-5: Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	Kapitel G.3. S. 76		3, 11, 12
	Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG	Kapitel G.3. S. 73		11, 12
Nachhaltige Beschaffung				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.3. S. 63. und S. 83 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 12, 16
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1: Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	Kapitel G.3. S. 84. f.	Diese Rechte sind im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet.	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	407-1: Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Diese Rechte sind im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet.	
GRI 408: Kinderarbeit 2016	408-1: Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	409-1: Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WEITERE THEMEN				
Artenvielfalt und Biodiversität				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 22 f., G.1. S. 44 f. und G.3. S. 78 - 82	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	6, 14, 15
GRI 304: Biodiversität 2016	304-1: Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	Kapitel G.3. S. 79		6, 14, 15
	304-2: Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Kapitel C.4. S. 22 ff., G.3. S. 78 - 82		6, 14, 15
	ÖBB-Baumkataster	Kapitel G.3. S. 80		15
	Chemische Vegetationskontrolle	Kapitel G.3. S. 81 f.		6, 14, 15
Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂)				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 22 ff., S. 27 f. und G.3. S. 82	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	11, 15
	Lärmschutzwände und -dämme	Kapitel G.3. S. 82		11

GRI-Standard	Neu	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
GRUNDLAGEN				
GRI 1: Grundlagen 2021				
WEITERE THEMEN				
GRI 400: Soziale Themen				
Soziale Verantwortung und Kooperationen				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.4. S. 93 ff., S. 104 f., S. 118 ff. und G.5. S. 122	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	10, 11, 17
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	413-1: Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	11, 12, 14, 15
Vielfalt und Chancengleichheit				
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 29, G.4. S. 100, S. 104 – 109	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 10
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1: Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Kapitel G.4. S. 105 ff.		5, 8
	405-2: Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	5, 8, 10
GRI 406: Nicht-diskriminierung 2016	406-1: Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		Im Jahr 2022 war ein Verfahren vor der Gleichbehandlungskommission anhängig. Die Klage wurde abgewiesen.	5, 8

H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 20.03.2023

Die Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo eh

(Ressort Finanzen, Services,
Immobilien)

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc eh

(Ressort Netzausbau und
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh

(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

Glossar

ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
BFS	Betriebsführungsstrategie
BFZ	Betriebsführungszentrale
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTkm	Bruttotonnenkilometer
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
CER	Community of European Railway
CO ₂	Kohlendioxid
CORE	Kernoption
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
ETCS	European-Train-Control-System
EUR	EUR
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (Full-Time-Equivalent)
GRI	Global Reporting-Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km ²	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
RPL	Rahmenplan
SIL	Safety Integrity Level
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend EUR
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zkm	Zugkilometer

Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

141

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 20.03.2023

Die Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo eh

(Ressort Finanzen, Services,
Immobilien)

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc eh

(Ressort Netzausbau und
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh

(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2022

	Erläuterung	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Umsatzerlöse	4	984.368,0	931.567,7
Bestandsveränderungen		1.721,7	323,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	355.659,1	334.090,4
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.136.593,6	2.052.885,6
Gesamterträge		3.478.342,4	3.318.867,6
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-560.411,3	-488.735,3
Personalaufwand	8	-1.282.606,0	-1.221.602,5
Abschreibungen	9	-881.745,2	-860.830,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-357.751,7	-345.982,2
Wertminderungsaufwendungen/-aufholungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	869,3	-476,6
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		396.697,5	401.236,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.197,8	615,1
Zinserträge	11	20.704,3	16.746,3
Zinsaufwendungen	11	-388.170,5	-427.112,7
Sonstiger Finanzertrag	12	12.265,8	28.434,5
Sonstiger Finanzaufwand	12	-58.364,5	-9.042,6
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-412.367,2	-390.359,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-15.669,6	10.877,0
Ertragsteuern	13	15.802,2	76.416,7
Konzernjahresergebnis		132,5	87.293,7
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		-231,1	86.703,3
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		363,6	590,3

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2022

143

	Erläuterung	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Konzernjahresergebnis		132,5	87.293,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		6.400,4	-33,4
Steuereffekte		-33,6	-4,5
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert werden		6.366,8	-37,9
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	261.936,5	330.249,6
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-200.586,0	-49.856,0
Steuereffekte		-10.709,8	-70.098,4
Posten, die in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können		50.640,7	210.295,2
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		57.007,5	210.257,3
Konzerngesamtergebnis		57.140,0	297.551,0
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		56.776,4	296.960,7
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		363,6	590,3

Konzern-Bilanz zum 31.12.2022

Vermögen	Erläuterung	31.12.2022 in TEUR	31.12.2021 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	28.303.746,4	26.478.775,1
Immaterielle Vermögenswerte	15	913.580,6	818.339,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	234.839,2	191.722,8
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.609,4	50.483,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	301.119,8	192.253,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	77.554,9	89.264,5
Latente Steueransprüche	13	78.962,5	73.168,1
		29.959.412,8	27.894.006,1
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	85.374,8	90.832,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	189.819,2	173.594,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	351.214,7	283.282,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	415.406,7	392.393,0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	78,6	35.592,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	32.438,1	32.096,9
		1.074.332,0	1.007.792,5
		31.033.744,8	28.901.798,6
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	267.517,4	216.876,7
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-3.104,0	-9.470,8
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	489.981,5	490.212,6
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.793.279,1	1.736.502,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	559,6	786,3
		1.793.838,7	1.737.289,1
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	23.870.746,8	22.097.995,5
Rückstellungen	26	214.656,0	244.034,8
Sonstige Verbindlichkeiten	27	19.860,6	20.250,6
		24.105.263,4	22.362.280,9
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.832.523,5	2.431.038,1
Rückstellungen	26	202.129,9	191.564,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.126.546,5	842.340,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	967.042,7	1.305.788,6
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	6.400,0	31.497,4
		5.134.642,7	4.802.228,6
		31.033.744,8	28.901.798,6

Konzern-Geldflussrechnung 2022

	Erläuterung	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-15.670	10.877
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.027.688	1.010.583
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		-177	-139
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-145.943	-149.753
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-19.996	-20.140
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen	19	-2.459	0
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-3.374	-566
+ Zinsaufwand	11	388.171	427.113
- Zinsertrag	11	-20.704	-16.746
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	3.652	4.340
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-78.849	-439.697
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		-22.876	386.017
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-20.664	24.624
- Gezahlte Zinsen		-521.416	-534.908
+ Erhaltene Zinsen		11.231	8.693
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-2
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		578.613	710.296
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		31.246	99.569
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.894.501	-2.652.579
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-200	-618
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	233.746	180.418
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen	19	32.380	0
+ Erhaltene Dividenden		1.729	3.111
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		5.333	0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.590.266	-2.370.099
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-590	-454
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25, 34	0	79.140
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	34	-1.517.664	-1.056.182
- Auszahlung aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	34	-10.045	-8.624
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	2.853.143	3.421.523
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	0	-400.000
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		1.324.844	2.035.403
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-533.679	-909.279
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-686.809	375.600
Liquide Mittel zum Periodenende		-1.220.488	-533.679

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2022

146

in TEUR	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Neubewertung leistungs- orientierter Versorgungs- pläne	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2021	500.000,0	538.884,2	6.581,5	-9.433,0	403.509,3	1.439.542,0	650,7	1.440.192,7
Konzernjahresergebnis					86.703,3	86.703,3	590,3	87.293,7
Sonstiges Ergebnis			210.295,2	-37,9		210.257,3		210.257,3
Konzerngesamtergebnis			210.295,2	-37,9	86.703,3	296.960,7	590,3	297.551,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-454,7	-454,7
Stand am 31.12.2021	500.000,0	538.884,2	216.876,7	-9.470,8	490.212,6	1.736.502,7	786,3	1.737.289,1

in TEUR	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Neubewertung leistungs- orientierter Versorgungs- pläne	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2022	500.000,0	538.884,2	216.876,7	-9.470,8	490.212,6	1.736.502,7	786,3	1.737.289,1
Konzernjahresergebnis					-231,1	-231,1	363,6	132,5
Sonstiges Ergebnis			50.640,7	6.366,8		57.007,5		57.007,5
Konzerngesamtergebnis			50.640,7	6.366,8	-231,1	56.776,4	363,6	57.140,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-590,3	-590,3
Stand am 31.12.2022	500.000,0	538.884,2	267.517,4	-3.104,0	489.981,5	1.793.279,1	559,6	1.793.838,7

Weitere Angaben zur Darstellung der Veränderung des Eigenkapitals sind in den Erläuterungen 23 und 24 enthalten.

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2022

147

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG) mit Sitz in Österreich, 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden. Die Anteile der ÖBB-Holding AG sind zu 100% dem österreichischen Bund vorbehalten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB-Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist unverändert gegenüber dem Vorjahr in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung und Entwicklung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cashflows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Finanzierungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2022 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit 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 31.12.2022 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-Infrastruktur 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) bzw. 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 31.12.2021 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept	01.01.2022	nein
IAS 16	Erträge vor Erreichen des betriebsbereiten Zustandes	01.01.2022	nein
IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	01.01.2022	nein
AIP 2018-2020	Jährliche Verbesserungen Zyklus 2018-2020	01.01.2022	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.

Standards / Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2023	wird analysiert
IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9	01.01.2023	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IAS 1	Angaben zu Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023	nein
IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	01.01.2023	nein
IAS 12	Latente Steuern in Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schuldung aus einer einzigen Transaktion	01.01.2023	nein
IAS 1	Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2024 ²⁾	nein
IFRS 16	Sale-and-Lease-Back-Transaktionen	01.01.2024 ²⁾	wird analysiert
IAS 1	Klassifizierung von Schulden mit Covenants	01.01.2024 ²⁾	nein

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

Die Änderung an IFRS 16 beinhaltet Vorgaben für die Folgebewertung bei Leasingverhältnissen im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back für Verkäufer-Leasingnehmer. Hierdurch soll vor allem die Folgebewertung von Leasingverbindlichkeiten vereinheitlicht werden, um so unangemessene Gewinnrealisierungen zu verhindern. Grundsätzlich führt die Änderung dazu, dass bei der Folgebewertung von Leasingverbindlichkeiten im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back die zu Laufzeitbeginn erwarteten Zahlungen zu berücksichtigen sind. In jeder Periode wird die Leasingverbindlichkeit um die erwarteten Zahlungen reduziert und die Differenz zu den tatsächlichen Zahlungen erfolgswirksam erfasst. Die Auswirkung der Änderungen an IFRS 16 wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern derzeit evaluiert.

Es wird aktuell analysiert, ob im ÖBB-Infrastruktur-Konzern Verträge vorliegen, die unter IFRS 17 fallen könnten.

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-Infrastruktur-Konzern hätten.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogene vollkonsolidierte 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, in der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Nachdem alle Tochterunternehmen den Euro als funktionale Währung haben, war im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses keine Währungsumrechnung aus der Einbeziehung ausländischer Geschäftsbetriebe notwendig.

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. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre 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.

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-Infrastruktur-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 Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Geschäfts- oder Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Geschäfts- oder Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Geschäfts- oder Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

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 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenherstellungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung als aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen oder Anlagenherstellungen sowie aus Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 13 (Vj: 14) weitere vollkonsolidierte und drei (Vj: vier) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 17 (Vj: 19) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-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.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 31.12.2021	15	4	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Abgang	-1	-1	-2
Stand 31.12.2022	14	3	17
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

Im Berichtsjahr wurden die Anteile der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, Wien, veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wird. Die Vermögenswerte und Schulden dieses Unternehmens wurden per 31.12.2021 als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen. Das Unternehmen Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., Wien, befindet sich in Liquidation, womit kein maßgeblicher Einfluss auf dieses Unternehmen mehr vorliegt und das Unternehmen per 31.12.2022 nicht mehr nach der Equity-Methode erfasst wurde. 2021 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der 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 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.

Bedeutame 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 Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2021 und im Geschäftsjahr 2022 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2022 und im Geschäftsjahr 2021 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte Fahrpark	4–5 (Vj: 2–5)
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	8 (Vj: 2–8)
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6

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 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)

Die dem ÖBB-Infrastruktur-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 abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer 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 linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2022 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

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. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten“ wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2023 und Mittelfristplanung 2024 bis 2028) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen 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.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Es wurden weder 2021 noch 2022 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes“ in Erläuterung 32 gegeben.

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. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmens 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 Geschäfts- oder Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

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. 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.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs 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 und Vertriebskosten ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung bzw. Entwicklung für einen 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.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Infrastruktur-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 ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag), derivative Finanzinstrumente werden am Abschlussstag (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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL) werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzungen der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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 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 um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

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, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-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 29.7).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair-Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern Nutzungsrechte, die nicht der 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Vorsorgekassen für Mitarbeiter:innen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, 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-Infrastruktur-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 Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 „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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden. In beiden Berichtsjahren wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Infrastruktur-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.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

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-Infrastruktur-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

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Wegeentgelt 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 die Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen, 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 Infrastrukturbenützungsentgelte (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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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-Infrastruktur AG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode seit Dezember 2017. 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 Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestimmungen, Nachbestimmungen und Kurzfristbestimmungen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden. Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

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 des Nordwestbahnhofs, 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.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, die überwiegend zeitraumbezogen erfasst werden.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkws an und fallen unter IFRS 16. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert.

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-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inkl. Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern 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. Negative Steuerumlagen werden erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger den betroffenen Gruppenmitgliedern abgegolten. Die Steuerumlagen werden nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung nach rechtskräftiger Veranlagung der Körperschaftsteuer des Gruppenträgers fällig.

Mit der ÖBB-Holding AG als Organträger besteht eine umsatzsteuerliche Organschaft gemäß § 2 Abs 2 UStG.

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, 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-Infrastruktur-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.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die 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-Infrastruktur-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen, beispielweise 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, sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f BBG. Weiteres 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:

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-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung 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. 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. 115,9 Mio. EUR (Vj: rd. 113,9 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 91,2 Mio. EUR (Vj: rd. 86,3 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2021 festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2022. Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Nutzungsdauern für bestimmte Vermögenswerte in den anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen von fünf auf acht Jahre verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Im Geschäftsjahr 2022 wurden die bereits im Vorjahr bestehenden Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenutzungsentgelte entsprechend angepasst; sie reflektieren den aktuellen Stand der regulierungsrechtlichen Verfahren. Die erforderlichen Anpassungen sind aus dem Rückstellungsspiegel ersichtlich.

Zum 31.12.2022 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2022. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2022 (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 2011 bis 2021. Bei der Ermittlung der Rückstellungen zu den Wegeentgelten wurde insbesondere auch der nachträgliche Entfall der Marktaufschläge für bestimmte Netzfahrplanperioden bis zum Bilanzstichtag berücksichtigt.

Weitere Verfahren betreffen die Bahnstromnetznutzungsentgelte für den Zeitraum ab 2016. Für die Entgeltjahre 2019 und 2020 wurden im April 2021 Bescheide von der SCK erlassen, gegen die Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) eingebracht wurden. Da diese Beschwerden keine aufschiebende Wirkung entfalten, wurden den EVU im Geschäftsjahr 2021 entsprechende Gutschriften ausgestellt.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher von der ÖBB-Infrastruktur AG verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von 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 Rückbauschenarien 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. 3,8 Mio. EUR erhöht oder um rd. 3,8 Mio. EUR 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).

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. 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-Infrastruktur 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.

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen als die ÖBB-Infrastruktur AG kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur 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-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2022 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.

f. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB-Infrastruktur-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 die Nachhaltigkeit ermittelt. Auf Basis einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, welche im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 2022 das erste Mal durchgeführt wurde, sowie einer allgemeineren Chancen- und Risikoanalyse konnten folgende Themen identifiziert werden, die eine Auswirkung auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen (Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat sowohl eine Auswirkung auf den Betrieb der Züge/Busse und die Infrastruktur als auch die Kundinnen und Kunden. Um diesem entgegenzuwirken, werden im 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 und Fahrzeugen.
- 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 Erlösen/Umsätzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies aber 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-Infrastruktur-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).

Das Management hat die Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Aus der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergaben sich keine Auswirkungen auf Rückstellungsbildungen oder Indizien für Wertminderungen von Vermögenswerten oder notwendige Anpassungen von Nutzungsdauern. 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.

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 Erläuterung 20 und Erläuterung 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 (Erläuterung 29.5). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie saldirt.

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-Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität sowie bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

COVID-Pandemie und Ukrainekrise – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf die Berichtsjahre 2022 und 2021. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von insgesamt rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) erhalten und bilanziell erfasst. Die Investitionszuschüsse werden für den Fahrpark verwendet. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringern sich die Umsatzerlöse aus Infrastrukturbenutzung um rd. 85,9 Mio. EUR (Vj: rd. 129,6 Mio. EUR); sie wurden aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. Die gewährten Mietgutschriften aufgrund der eingeschränkten Nutzung beliefen sich 2021 letztmalig auf rd. 5,1 Mio. EUR.

Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz für freigestellte Mitarbeiter:innen mit Risikoattest gem. ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 4,7 Mio. EUR (Vj: rd. rd. 9,9 Mio. EUR) beantragt oder bereits vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken und Desinfektionsmittel beträgt rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Aufgrund des Krieges in der Ukraine kam es während des Jahres 2022 zu enormen Preissprüngen auf den Energiemärkten, die Ende August zu einem noch nie dagewesenen Allzeithoch führten. Die europaweite Trockenperiode übte zusätzlichen Druck auf die Energiepreise aus. Aufgrund der guten Versorgungslage – es konnten einerseits die russischen Gaslieferungen ersetzt und die Gasspeicher gut gefüllt werden, wenn auch zu hohen Preisen, und andererseits herrschten ungewöhnlich milde Temperaturen, wodurch vergleichsweise wenig Gas ausgespeichert werden musste – ließ die Preisvolatilität in Folge etwas nach und das allgemeine Preisniveau ging zurück, verblieb dennoch auf einem hohen Niveau. Weiterhin herrscht auf den Energiemärkten geringe Liquidität und hohe Volatilität. Die Preise waren bis zum Bilanzstichtag eher rückläufig. Dieser Trend setzte sich zum Jahresbeginn fort, schwankt aber mit den Temperaturen. Durch den fortgesetzten Krieg und die ungewisse Versorgungslage im kommenden Winter bleibt die Marktsituation weiterhin angespannt und ist mit Unsicherheiten behaftet.

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. Bei der Ermittlung der Risikovorsorge für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in den Vorjahren vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie zusätzlich Vorsorgen in Form eines Skalarfaktors berücksichtigt worden. Diese Anpassung wurde im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der Risikolage verursacht durch die Ukrainekrise beibehalten.

Zum 31.12.2022 wurde die Equity-Beteiligung an der Breitspur Planungsgesellschaft mbH, Wien um rd. 0,3 Mio. EUR abgewertet, da die Gesellschaft liquidiert wird. Da der Unternehmensgegenstand die Planung der Weiterführung der Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich ist, wurde aufgrund des Krieges in der Ukraine eine Wertminderung vorgenommen.

Zudem ergaben sich aufgrund der hohen Inflationsraten durch tarifliche Vereinbarungen Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Alle Tochterunternehmen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben ihren Sitz in Österreich. Es gibt keine wesentliche Geschäftstätigkeit mit Kunden oder Lieferanten aus der Ukraine oder Russland weshalb aus diesem Grund keine wesentlichen Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern gebildet werden mussten.

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

4. Umsatzerlöse

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	366,7	384,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	212,2	198,9
Mieterlöse	156,5	135,4
Erlöse aus Verwertungsobjekten	59,9	37,4
Sonstige Umsatzerlöse	189,1	175,0
Gesamt	984,4	931,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>648,4</i>	<i>671,3</i>

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 73,7 Mio. EUR (Vj: rd. 87,7 Mio. EUR) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden wegen des Entfalls der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperiode 2022 (12.12.2021 bis 31.12.2022) beim Infrastrukturbenützungsentgelt Gutschriften an Kunden in Höhe von rd. 136,9 Mio. EUR (Vj: keine) ausgestellt, wovon rd. 6,7 Mio. EUR auf das Geschäftsjahr 2021 entfielen. Der Bund hat diesen Betrag zur Gänze im Rahmen des § 42 vergütet.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche aus Telekommunikationsleistungen, aus Reparaturleistungen, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen, aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals sowie Fertigungsaufträge für Dritte.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können in folgende Kategorien gemäß IFRS 15 gegliedert werden:

in Mio. EUR	2022 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen*)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	366,7	366,7	0,0	0,0	366,7	366,7	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	212,2	212,2	0,0	0,0	212,2	212,2	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	59,9	59,9	0,0	59,9	0,0	59,9	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	180,8	180,8	0,0	16,1	164,7	180,8	0,0
Gesamt	819,6	819,6	0,0	76,1	743,5	819,6	0,0

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2021 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen*)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	384,9	384,9	0,0	0,0	384,9	384,9	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	198,9	198,9	0,0	0,0	198,9	198,9	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	37,4	37,4	0,0	37,4	0,0	37,4	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	169,2	169,2	0,0	46,9	122,3	169,2	0,0
Gesamt	790,4	790,4	0,0	84,3	706,1	790,4	0,0

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 156,5 Mio. EUR (Vj: rd. 135,4 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

Alle ausstehenden 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. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 55% (Vj: rd. 55%) Personalkosten, rd. 29% (Vj: rd. 28%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 16% (Vj: rd. 17%) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.063,1	1.970,4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	41,3	52,6
Übrige sonstige betriebliche Erträge	32,2	29,8
Gesamt	2.136,6	2.052,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>2,6</i>	<i>0,6</i>

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb, 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 die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten. Hinsichtlich der Vergütung für die entfallenen Marktaufschläge wird auf die Erläuterung 4 verwiesen.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Materialaufwand	153,2	108,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	407,2	380,3
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>334,8</i>	<i>308,0</i>
Gesamt	560,4	488,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>125,1</i>	<i>105,4</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 103,2 Mio. EUR (Vj: rd. 74,3 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 20,6 Mio. EUR (Vj: rd. 9,8 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen (insbesondere Schieneninfrastruktur), Entsorgungskosten, Reinigungen und sonstigen Leistungen sowie Transportleistungen (Dienstgutfrachten).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.011,5	968,0
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	249,6	242,4
Aufwendungen für Abfertigungen	11,1	8,0
Aufwendungen für Altersversorgung	10,4	3,3
Gesamt	1.282,6	1.221,6

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalarückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2022	2021
Angestellte	5.599	5.076	523	10%	5.358	4.913
Arbeiter:innen	3.599	3.319	280	8%	3.516	3.237
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	7.678	8.517	-839	-10%	8.076	8.920
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	16.876	16.912	-36	0%	16.950	17.070
Lehrlinge	1.498	1.523	-25	-2%	1.349	1.374
Gesamt mit Lehrlingen	18.374	18.435	-61	0%	18.299	18.444

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2022	2021
Angestellte	5.452,8	4.963,6	489,2	10%	5.223,4	4.799,0
Arbeiter:innen	3.587,3	3.309,0	278,3	8%	3.505,8	3.227,1
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	7.527,0	8.352,7	-825,7	-10%	7.918,3	8.753,6
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	16.567,1	16.625,3	-58,2	0%	16.647,5	16.779,7
Lehrlinge	1.498,0	1.523,0	-25,0	-2%	1.348,9	1.373,8
Gesamt mit Lehrlingen	18.065,1	18.148,3	-83,2	0%	17.996,4	18.153,5

9. Abschreibungen

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	980,5	964,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	42,5	42,4
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	4,6	4,1
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-145,9	-149,8
Abschreibung Gesamt	881,7	860,8

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	113,2	91,9
Büroerfordernisse	65,5	58,6
Verluste aus Anlagenabgängen	21,3	32,5
Holdingsumlage	18,4	18,8
Betriebliche Steuern	18,0	38,3
Reisegebühren	16,2	15,6
Aus- und Fortbildung	7,5	5,5
Übrige	97,7	84,8
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	357,8	346,0
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-0,9	0,5
Gesamt	356,9	346,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>158,0</i>	<i>140,7</i>

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenutzungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für kurzfristige Mietverhältnisse bzw. Mietverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert sowie Lizenzaufwendungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an Mitarbeiter:innen sowie Betriebsküchen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer:innen des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2022 in TEUR	2021 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	385	363
Andere Bestätigungsleistungen	51	48
Sonstige Leistungen	74	32
Gesamt	510	443

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2022 wie im Vorjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden im Geschäftsjahr 2022 und 2021 die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	20,7	16,7
Zinsaufwendungen	-388,2	-427,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-3,8</i>	<i>-0,7</i>
Gesamt	-367,5	-410,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-3,8</i>	<i>-0,7</i>

Die Zinserträge betreffen die Veranlagung der im Berichtsjahr aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Zinsen aus Depots ehemaliger Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 499,0 Mio. EUR (Vj: rd. 535,2 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 305,4 Mio. EUR (Vj: rd. 362,8 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 105,2 Mio. EUR (Vj: rd. 105,4 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 57,7 Mio. EUR (Vj: rd. 39,3 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 110,8 Mio. EUR (Vj: rd. 108,1 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14).

Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14,4 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinsaufwendungen und -abgrenzungen aus ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR).

12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	12,3	28,4
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	8,5	7,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	3,0	0,0
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	0,5	20,0
Sonstige Finanzaufwendungen	-58,4	-9,0
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	-44,5	-0,8
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-9,7	-7,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-2,0	-1,0
Gesamt	-46,1	19,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1,0	-1,0

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Weiterverrechnungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Bewertungsergebnisse aus Derivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren neben Kursdifferenzen insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind Aufwendungen aus dem Auslaufen von Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Aufwendungen aus der Bewertung enthalten, die an andere verbundene Unternehmen weiterverrechnet wurden.

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,7	-0,7
Latenter Steueraufwand/-ertrag	16,5	77,1
<i>davon aus Steuersatzanpassungen</i>	-10,8	0,0
Ertragsteuern	15,8	76,4

Die Steuern werden mit 25% 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 das Kalenderjahr 2022 wurden für die Berechnung der latenten Steueransprüche und der latenten Steuerschulden der ab dem 01.01.2023 geltende Steuersatz von 24% und der ab dem 01.01.2024 geltende zukünftige Steuersatz von 23% für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden herangezogen, je nach dem wann mit der Umkehrung der temporären Differenzen zu rechnen ist.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2022	2021
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	73,2	66,2
Bilanzansätze zum 01.01.	73,2	66,2
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-10,7	-70,1
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	16,5	77,1
Bilanzansätze zum 31.12.	79,0	73,2
<i>davon latente Steueransprüche</i>	79,0	73,2
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

Latente Steuern, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren im Wesentlichen aus Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten sowie versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten gemäß IAS 19.

Die latenten Steuern sind angesichts der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 61,5 Mio. EUR (Vj: rd. 48,8 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen aktiven latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 83,9 Mio. EUR (Vj: rd. 76,3 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2023 voraussichtlich verwendet werden können. Diesen stehen kurzfristige passive latente Steuern resultierend im Wesentlichen aus Stromderivaten in Höhe von rd. -67,0 Mio. EUR (Vj: rd. -59,5 Mio. EUR) gegenüber.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	-15,7	10,9
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	147,3	122,8
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	131,6	133,7
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-32,9	-33,4
Steuersatzänderungen	-10,8	0,0
Beteiligungserträge	1,0	7,0
Ansatz von bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten	55,6	95,6
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	2,9	7,3
Steuern vom Einkommen	15,8	76,4
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-12,0%	-57,1%

*) Kleinstbeträge.

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -12,0% (Vj: -57,1%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen. Aufgrund der Änderung des latenten Steuersatzes von 25% auf 24% bzw. 23% und der daraus folgenden Neubewertung der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten reduziert sich der Steuerertrag um rd. 6,2 Mio. EUR. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Steuerbeträge der Cashflow Hedges aus Stromderivaten reduzierten sich dadurch um rd. 4,6 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Gesamteffekt in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2022 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:

in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche	schulden	ansprüche	schulden
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2021
Vermögenswerte				
Sachanlagen	8,2	-4,5	10,2	-5,9
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,6	-5,6	5,0	-6,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,4	-123,4	0,0	-119,7
Vorräte	5,8	0,0	7,6	0,0
	18,9	-133,5	22,8	-131,6
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	4,7	0,0	5,0	0,0
Rückstellungen	0,3	-13,7	0,4	-4,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	46,2	-0,1	114,7	-72,3
	51,2	-13,8	120,1	-77,1
Steuerliche Verlustvorträge	156,1	0,0	138,9	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	226,2	-147,3	281,9	-208,7
Saldierung	-147,3	147,3	-208,7	208,7
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	79,0	0,0	73,2	0,0

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 Steuerschulden und das geschätzte künftige steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 79,0 Mio. EUR (Vj: rd. 73,2 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 1.880,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.996,6 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 1.216,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.440,8 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Grundstücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2022								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2022</i>	30.410,3	96,3	439,8	10.751,2	182,8	0,6	7.077,9	48.958,9
Zugänge	744,6	172,4	17,6	253,9	18,1	0,0	1.844,4	3.051,1
Abgänge	-115,4	-110,6	-12,7	-64,8	-4,1	-0,1	-2,9	-310,6
Umbuchungen	332,1	0,0	1,1	208,8	-0,5	0,0	-552,0	-10,5
Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2022	31.371,6	158,1	445,8	11.149,1	196,4	0,5	8.367,4	51.689,0
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	-10.512,5	-23,9	-313,1	-6.294,2	-149,2	-0,5	0,0	-17.293,3
Abschreibungen	-579,1	-10,2	-31,4	-346,8	-12,9	-0,1	0,0	-980,5
Abgänge	94,4	0,8	11,3	60,1	4,1	0,2	0,0	170,9
Umbuchungen	0,5	0,0	0,0	-2,3	2,1	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022	-10.996,7	-33,2	-333,2	-6.583,2	-155,9	-0,4	0,0	-18.102,6
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2022</i>	19.897,8	72,4	126,7	4.457,0	33,6	0,1	7.077,9	31.665,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2022	20.374,9	124,9	112,6	4.565,9	40,4	0,1	8.367,4	33.586,4
Kostenbeiträge 2022								
<i>Stand 01.01.2022</i>	-9.642,1	0,0	-5,4	-2.961,1	-4,9	0,0	-909,6	-13.523,1
Zugänge	-54,1	0,0	0,0	-19,8	0,0	0,0	-171,0	-244,9
Abgänge	53,0	0,0	0,0	23,8	0,1	0,0	0,2	77,0
Umbuchungen	-19,4	0,0	0,0	-10,9	0,0	0,0	31,7	1,4
Stand 31.12.2022	-9.662,6	0,0	-5,4	-2.968,0	-4,9	0,0	-1.048,8	-13.689,6
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	5.798,9	0,0	5,0	2.527,8	4,5	0,0	0,0	8.336,2
Abschreibungen	101,3	0,0	0,1	39,1	0,1	0,0	0,0	140,5
Abgänge	-46,0	0,0	0,0	-23,0	-0,1	0,0	0,0	-69,1
Umbuchungen	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022	5.853,5	0,0	5,1	2.543,8	4,5	0,0	0,0	8.407,0
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i>								
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2022</i>	-3.843,2	0,0	-0,4	-433,3	-0,4	0,0	-909,6	-5.186,9
Kostenbeiträge per 31.12.2022	-3.809,1	0,0	-0,3	-424,1	-0,4	0,0	-1.048,8	-5.282,6
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2022</i>	16.054,6	72,4	126,3	4.023,7	33,2	0,2	6.168,3	26.478,8
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2022	16.565,8	124,9	112,4	4.141,8	40,1	0,1	7.318,6	28.303,7

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2021								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021</i>	29.510,7	93,7	436,5	10.419,8	183,2	1,3	5.906,6	46.551,9
Zugänge	778,7	2,6	32,1	211,6	9,0	0,0	1.702,3	2.736,3
Abgänge	-162,8	0,0	-29,4	-47,0	-10,8	-0,7	-4,3	-255,0
Umbuchungen	283,7	0,0	0,6	166,9	1,4	0,0	-526,6	-74,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	30.410,3	96,3	439,8	10.751,2	182,8	0,6	7.077,9	48.958,9
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2021</i>	-10.061,5	-15,6	-303,9	-5.991,7	-147,6	-0,6	0,0	-16.520,8
Abschreibungen	-567,5	-8,3	-32,9	-343,4	-11,9	-0,2	0,0	-964,2
Abgänge	116,5	0,0	23,7	40,9	10,3	0,3	0,0	191,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	-10.512,5	-23,9	-313,1	-6.294,2	-149,2	-0,5	0,0	-17.293,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2021</i>	19.449,2	78,1	132,6	4.428,1	35,6	0,7	5.906,6	30.031,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021	19.897,8	72,4	126,7	4.457,0	33,6	0,1	7.077,9	31.665,6
Kostenbeiträge 2021								
<i>Stand 01.01.2021</i>	-9.649,4	0,0	-5,2	-2.945,4	-4,9	0,0	-799,0	-13.403,9
Zugänge	-44,3	0,0	-0,2	-15,7	0,0	0,0	-164,2	-224,4
Abgänge	68,4	0,0	0,0	12,3	0,0	0,0	0,1	80,8
Umbuchungen	-16,8	0,0	0,0	-12,3	0,0	0,0	53,5	24,4
Stand 31.12.2021	-9.642,1	0,0	-5,4	-2.961,1	-4,9	0,0	-909,6	-13.523,1
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2021</i>	5.756,8	0,0	4,9	2.500,0	4,4	0,0	0,0	8.266,1
Abschreibungen	105,0	0,0	0,1	39,3	0,1	0,0	0,0	144,5
Abgänge	-62,9	0,0	0,0	-11,5	0,0	0,0	0,0	-74,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	5.798,9	0,0	5,0	2.527,8	4,5	0,0	0,0	8.336,2
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2021</i>	-3.892,6	0,0	-0,3	-445,4	-0,5	0,0	-799,0	-5.137,8
Kostenbeiträge per 31.12.2021	-3.843,2	0,0	-0,4	-433,3	-0,4	0,0	-909,6	-5.186,9
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2021</i>	15.556,6	78,1	132,3	3.982,7	35,1	0,7	5.107,6	24.893,2
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021	16.054,6	72,4	126,3	4.023,7	33,2	0,2	6.168,3	26.478,8

Unter „Nutzungsrechte übrige Sachanlagen“ werden am Bilanzstichtag im Wesentlichen Nutzungsrechte aus geleastem Fahrpark, aus technischen Anlagen und Maschinen und geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, welche gemeinsam dargestellt werden, ausgewiesen.

Die Zugänge der Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten betreffen in Höhe von rd. 164,7 Mio. EUR die Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße. Die Abgänge betreffen in Höhe von rd. 106,0 Mio. EUR Sub-Leasing-Verträge mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns für diese Immobilie, die als Finanzierungsleasing klassifiziert wurden.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung bezuschusster Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2022 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 2.878,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.733,7 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. 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“ (Erläuterung 19) 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-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 110,8 Mio. EUR (Vj: rd. 108,1 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,0% (Vj: 2,3%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 104,2 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Per 31.12.2022 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.115,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.531,1 Mio. EUR).

Anlagen des Fahrparks und sonstige technische Anlagen und Maschinen dienen in Höhe von rd. 44,6 Mio. EUR (Vj: rd. 50,9 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 21,3 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 32,5 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betragen rd. 41,3 Mio. EUR (Vj: rd. 52,6 Mio. EUR) und betreffen insbesondere Liegenschaftsverkäufe. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vereinnahmt.

Kostenbeiträge von Dritten

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.

15. Immaterielle Vermögenswerte

Die Gliederung der immateriellen Vermögenswerte und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2022				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2022</i>	219,6	1.544,5	97,4	1.861,5
Zugänge	11,5	123,8	75,8	211,2
Abgänge	-2,2	0,0	-0,3	-2,4
Umbuchungen	6,7	25,5	-32,2	0,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2022	235,6	1.693,8	140,8	2.070,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i>				
Abschreibungen	-17,5	-25,1	0,0	-42,5
Abgänge	2,1	0,0	0,0	2,1
Umbuchungen	0,3	-0,7	0,0	-0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022	-174,9	-322,4	0,0	-497,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2022</i>				
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2022	60,7	1.371,4	140,8	1.573,0
Kostenbeiträge 2022				
<i>Stand 01.01.2022</i>	-35,6	-686,8	0,0	-722,4
Zugänge	-1,8	-75,6	0,0	-77,4
Abgänge	0,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchungen	2,1	-3,5	0,0	-1,4
Stand 31.12.2022	-35,3	-765,9	0,0	-801,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i>				
Abschreibungen	27,0	108,8	0,0	135,8
Abgänge	1,7	3,7	0,0	5,4
Abgänge	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Umbuchungen	0,0	0,7	0,0	0,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022	28,6	113,2	0,0	141,8
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i>				
Kostenbeiträge per 31.12.2022	-6,7	-652,7	0,0	-659,4
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2022</i>				
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2022	54,0	718,8	140,8	913,6

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2021				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2021</i>	204,7	1.489,7	55,6	1.750,0
Zugänge	9,1	44,2	61,2	114,5
Abgänge	-2,7	-0,3	-1,0	-4,0
Umbuchungen	8,5	10,9	-18,4	1,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2021	219,6	1.544,5	97,4	1.861,5
Kumulierte Abschreibungen 2021				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021</i>	-144,5	-272,3	0,0	-416,8
Abschreibungen	-17,9	-24,5	0,0	-42,4
Abgänge	2,6	0,2	0,0	2,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	-159,8	-296,6	0,0	-456,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2021	60,2	1.217,4	55,6	1.333,2
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2021	59,8	1.247,9	97,4	1.405,1
Kostenbeiträge 2021				
<i>Stand 01.01.2021</i>	-33,0	-640,9	0,0	-673,9
Zugänge	-2,7	-45,6	0,0	-48,3
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0
Umbuchungen	0,1	-0,3	0,0	-0,2
Stand 31.12.2021	-35,6	-686,8	0,0	-722,4
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2021</i>	25,3	105,2	0,0	130,5
Abschreibungen	1,7	3,6	0,0	5,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2021	27,0	108,8	0,0	135,8
Kostenbeiträge per 01.01.2021	-7,7	-535,7	0,0	-543,4
Kostenbeiträge per 31.12.2021	-8,6	-578,0	0,0	-586,6
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2021	52,5	681,7	55,6	789,8
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2021	51,2	669,9	97,4	818,5

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 33,7 Jahre (Vj: 32,1 Jahre).

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.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und 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.

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 Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	367,7	344,6
Zugänge	20,4	13,6
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	0,0	11,1
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	16,3	3,1
Abgänge zu Anschaffungskosten	-7,4	-7,2
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	11,8	2,5
Stand 31.12.	408,8	367,7
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-176,0	-178,3
Abschreibungen	-4,1	-4,1
Wertminderungen	-0,5	0,0
Abgänge	6,7	6,4
Stand 31.12.	-174,0	-176,0
<i>Nettobuchwert Stand 01.01.</i>	191,7	166,2
Nettobuchwert Stand 31.12.	234,8	191,7

Wenn als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 20,0 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 1.060,0 Mio. EUR (Vj: rd. 844,8 Mio. EUR). Für 79% (Vj: 80%) 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 und an zwei (Vj: drei) assoziierten Unternehmen.

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2022	31.12.2021
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2022	31.12.2021
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH, A-9586 Fürnitz	50,0	50,0
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,1	43,1
Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., A-1010 Wien	Entkonsolidierung	27,7

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen 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.

in Mio. EUR	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE		übrige assoziierte Unternehmen aufsummiert	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Umsatzerlöse	0,0	0,0	47,7	46,7
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-0,7	-1,0	-1,0
Zinserträge	0,1	0,1	0,0	0
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	1,9	0,8
Gesamtergebnis	0,0	0,0	2,6	-11,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	107,6	143,5	2,4	3,9
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	223,9	118,3	15,2	15,8
Langfristige Vermögenswerte	12,6	12,8	22,8	22,3
Kurzfristige Schulden	261,1	168,7	13,1	13,4
Langfristige Schulden	1,9	24,8	4,3	4,4
Nettovermögen 100%	81,1	81,1	23,0	24,2
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>	<i>9,9</i>	<i>12,5</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	1,5	0,4
Abwertung Anteile	0,0	0,0	-0,3	0,0
Abgang Anteile	0,0	0,0	-0,6	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-1,7	-3,1
Buchwert des Anteils per 31.12.	40,6	40,6	8,9	9,9

*) Kleinstbetrag.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 24,4 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 24,8 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 100,0 Mio. EUR (Vj: rd. 30,0 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 beliefen sich auf rd. 69,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR).

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Das Unternehmen Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu. befindet sich in Liquidation, womit zum 31.12.2022 kein maßgeblicher Einfluss auf dieses Unternehmen mehr vorliegt und daher auch keine Erfassung nach der Equity-Methode erfolgte. Unternehmensgegenstand der Gesellschaft war die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Im Jänner 2021 kam es zu einer Erhöhung der Anteile um 2,74 % auf 27,74%, nachdem nicht alle Eigentümer im gleichen Ausmaß bei einer Kapitalerhöhung teilgenommen haben.

Unternehmensgegenstand der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Fürnitz, Kärnten. Der anteilige Verlust wurde zur Gänze in der Equity-Bewertung berücksichtigt und durch Gesellschafterzuschüsse im Eigenkapital abgedeckt.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2022

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,5	1,5
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,3	109,1	113,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,3</i>	<i>109,1</i>	<i>113,4</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	411,1	190,4	601,5
Gesamt	415,4	301,0	716,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,3</i>	<i>109,2</i>	<i>113,5</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>6,6</i>	<i>189,6</i>	<i>196,2</i>

2021

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,8	0,8
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	27,0	27,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	392,4	164,5	556,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1,9</i>
Gesamt	392,4	192,3	584,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1,9</i>	<i>6,6</i>	<i>8,5</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>4,5</i>	<i>100,6</i>	<i>105,1</i>

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Im Geschäftsjahr 2022 sind Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 106,0 Mio. EUR enthalten.

Im Berichtsjahr wurde die letzte Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) aufgelöst. In diesem Zusammenhang werden per 31.12.2022 lediglich Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus der Beendigung von Leasingtransaktionen im Ausmaß von rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Im vorhergehenden Berichtsjahr betrafen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing mit rd. 20,4 Mio. EUR Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) für die Verfügungsbeschränkungen bestanden haben.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Des Weiteren wurden übrige finanzielle Vermögenswerte von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: 24,2 Mio. EUR) zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 223,1 Mio. EUR (Vj: rd. 194,5 Mio. EUR), welche in keiner Hedge-Beziehung stehen, und über rd. 295,7 Mio. EUR (Vj: rd. 284,3 Mio. EUR), welche in einer Hedge-Beziehung stehen sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 81,7 Mio. EUR (Vj: rd. 51,5 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2022 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	139,3	0,0 **)	139,3
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	56,9	0,0 **)	56,8
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		196,2	0,0	196,2

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

***) Kleinstbetrag.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2021 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	55,2	0,0 **)	55,2
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	49,9	0,0 **)	49,9
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		105,1	0,0	105,1

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

***) Kleinstbetrag.

Die Wertberichtigung und die Bruttowerte für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten sind wie folgt:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12. in Mio. EUR	2022	2021
Bruttobuchwert	196,2	105,1
Wertberichtigung	0,0 *)	0,0
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>0,0 *)</i>	<i>0,0</i>
Buchwert	196,2	105,1

*) 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 Vermögenswerte	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>35,6</i>	<i>0,1</i>
Zugänge (Veräußerungsgruppe)	0,0	35,5
Abgänge durch Veräußerung	-35,5	0,0
Stand 31.12.	0,1	35,6
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>35,6</i>

Bei Zugängen der Veräußerungsgruppe im Geschäftsjahr 2021 handelte es sich um die Vermögenswerte des Tochterunternehmens Güterterminal Werndorf Projekt GmbH. Es wurden sämtliche Anteile (100%) mit Vertrag vom 25.02.2022 an die Steirische Infrastruktur- Beteiligungs GmbH und an die Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. verkauft. Das Closing erfolgte am 28.03.2022.

Die Vermögenswerte und Schulden der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe zum 31.12.2021 gliederte sich wie folgt:

	2021 in TEUR
Aufschlüsselung der Vermögenswerte und Schulden der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	
Sachanlagen	34.519,7
Immaterielle Anlagen	52,5
Latente Steueransprüche	364,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	562,6
Sonstige Forderungen	13,1
Vermögenswerte im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	35.512,6
Finanzverbindlichkeiten	24.930,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	155,0
Sonstige Verbindlichkeiten	11,9
Schulden im Zusammenhang mit der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe	25.097,4

Der Kaufpreis sowie die vom Erwerber übernommenen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG übersteigen das übertragene Nettovermögen. Bei den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten mit einem Wert von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) handelt es sich um Grundstücke und Bauten. Die Verträge wurden bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang erfolgt aber erst 2023. Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2022 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. 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.

Die für 2023 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus der Veräußerung von der zur Veräußerung gehaltenen Vermögensgruppe in Höhe von rd. 2,4 Mio. EUR und aus den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3,9 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Bei den übrigen zur Veräußerung gehaltenen Schulden in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR handelt es sich um eine Rückstellung für einen Kostenbeitrag, den die ÖBB-Infrastruktur AG an den Erwerber einer Bahnstrecke leisten wird, da der Erwerber auch die Stilllegungsverpflichtung übernimmt. Dieser Betrag wird zum Buchwert ausgewiesen.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2022 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189,8	0,0	189,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	54,7	0,0	54,7
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	22,9	0,0	22,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	351,2	77,6	428,8
<i>davon Finanzinstrumente</i>	74,9	0,6	75,5
Gesamt	541,0	77,6	618,6

31.12.2021			
in Mio. EUR		kurzfristig	langfristig
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		173,6	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>		66,3	0,0
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>		18,7	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte		283,3	89,3
<i>davon Finanzinstrumente</i>		42,2	0,2
Gesamt		456,9	89,3
			Gesamt
			173,6
			66,3
			18,7
			372,6
			42,4
			546,2

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte in Höhe von rd. 16,0 Mio. EUR (Vj: rd. 12,5 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund von rd. 78,8 Mio. EUR (Vj: rd. 91,5 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 53,2 Mio. EUR (Vj: rd. 40,9 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 165,5 Mio. EUR (Vj: rd. 141,0 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR (Vj: rd. 30,5 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 23,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12,4 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 28,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14,4 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus		Sonstige Forderungen	
	Lieferung u. Leistungen	2021	2022	2021
<i>Stand 01.01.</i>		20,0	0,4	0,4
Verbrauch		-2,4	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen		-0,9	0,0	0,0
Stand 31.12.		16,9	0,4	0,4

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko		2022	2021
in Mio. EUR			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		206,7	193,6
Sonstige Forderungen		75,9	42,8
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen		282,6	236,4
abzüglich Wertminderung		17,2	20,2
Buchwert		265,4	216,1

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2022**Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR**

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	177,4	0,1	177,2	1,1	0,6%	176,1
bis 90 Tage überfällig	9,3	0,0	9,3	0,4	3,9%	8,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,4	1,2	0,3	25,7%	0,9
180 bis 360 Tage überfällig	2,5	0,8	1,7	1,1	65,1%	0,6
über 360 Tage überfällig	16,0	11,7	4,3	0,9	21,8%	3,3
Gesamtexposure	206,7	13,1	193,6	3,8	2,0%	189,8

31.12.2021**Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR**

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	157,9	0,7	157,2	0,3	0,2%	156,9
bis 90 Tage überfällig	5,5	0,3	5,1	0,3	5,2%	4,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,1	0,3	0,8	0,2	32,4%	0,5
180 bis 360 Tage überfällig	3,8	1,0	2,8	1,0	35,1%	1,8
über 360 Tage überfällig	25,3	14,7	10,6	1,1	10,3%	9,5
Gesamtexposure	193,6	17,1	176,5	2,9	1,7%	173,6

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2022**Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**

	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	72,0	0,0 **)	0,0%	71,9
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,3	0,0	0,0%	0,3
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		72,6	0,4	0,5%	72,2

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

31.12.2021**Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**

	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	38,2	0,0 **)	0,0%	38,2
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,4	0,0	0,3%	0,4
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		39,0	0,4	0,9%	38,6

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.2.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2022 in Mio. EUR	31.12.2021 in Mio. EUR
Vorräte	86,2	91,7
abzüglich Wertberichtigungen	-0,8	-0,9
Gesamt	85,4	90,8
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>44,2</i>	<i>56,4</i>

Die Bewertung der Vorräte 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 Herstellungs- und Vertriebskosten ermittelt.

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. 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 den Nordwestbahnhof, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2022 betragen rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 44,2 Mio. EUR (Vj: rd. 56,4 Mio. EUR) sind rd. 41,3 Mio. EUR (Vj: rd. 43,6 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2022 in Mio. EUR	31.12.2021 in Mio. EUR
Kassenbestand	0,0 *)	0,0 *)
Guthaben bei Kreditinstituten	1,0	1,7
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	31,4	30,4
Gesamt	32,4	32,1

*) Kleinstbetrag.

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Infrastruktur AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt 100% der Finanzinformationen zur WS Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49%).

	31.12.2022 in Mio. EUR	31.12.2021 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,4	0,4
Kurzfristige Vermögenswerte	4,7	4,7
Langfristige Schulden	0,0 *)	0,0 *)
Kurzfristige Schulden	4,0	3,5
Nettovermögen	1,1	1,6
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,5	0,8
Umsatzerlöse	11,5	11,2
Gewinn	0,7	1,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,7	1,2
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,4</i>	<i>0,6</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,3	1,7
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,1	-0,1
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1,2	-0,9
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,7

*) Kleinstbetrag.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

Die Cashflow-Hedge-Rücklage entwickelt sich wie folgt:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2021</i>	6,6	-2,2
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	247,7	-82,6
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-37,4	12,5
Stand 31.12.2021 = 01.01.2022	216,9	-72,3
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	196,4	-65,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-145,8	54,8
Stand 31.12.2022	267,5	-83,0

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 3,1 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Der im Geschäftsjahr 2022 in die Gewinn- und Verlust Rechnung umgebuchte Betrag an Ertragsteuern in Höhe von rd. 54,8 Mio. EUR enthält rd. 4,6 Mio. EUR, die aus der Steuersatzänderung resultieren (Erläuterung 13). Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft ausschließlich Commodity-Derivate und hier ausschließlich Strom-Forwards.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2022				
in Mio. EUR	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.000,0	3.557,2	4.326,1	8.883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	575,2	3.344,0	3.928,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,1	55,8	170,1	242,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.807,3	1.902,0	9.940,3	13.649,6
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>195,0</i>	<i>1.787,2</i>	<i>9.934,2</i>	<i>11.916,4</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.253,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.253,2</i>
Gesamt	2.832,5	6.090,2	17.780,5	26.703,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.253,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>1.254,1</i>

2021				
in Mio. EUR	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.498,6	4.552,4	4.326,5	10.377,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14,8	378,0	3.552,9	3.945,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,6	47,5	41,4	97,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	909,0	397,2	8.802,1	10.108,3
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>0,0</i>	<i>350,0</i>	<i>8.736,8</i>	<i>9.086,8</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>541,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>541,1</i>
Gesamt	2.431,0	5.375,1	16.722,9	24.529,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>541,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,7</i>	<i>542,0</i>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.838,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.843,4 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 8.823,6 Mio. EUR (Vj: rd. 10.322,0 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 8.825,0 Mio. EUR (Vj: rd. 10.325,0 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%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 63,8 Mio. USD (Vj: rd. 61,9 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Im aktuellen Berichtsjahr wurde die letzte Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) aufgelöst, womit per 31.12.2021 letztmalig Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstige Unternehmen, in Höhe von rd. 20,4 Mio. EUR ausgewiesen wurden.

Die Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 haben sich im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße um rd. 166,6 Mio. EUR erhöht. Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 betragen rd. 242,0 Mio. EUR (Vj: rd. 77,1 Mio. EUR). Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 13.649,6 Mio. EUR (Vj: rd. 10.108,3 Mio. EUR) betreffen mit einem Buchwert von rd. 11.916,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9.086,8 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 195,0 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) kurzfristig. Es bestehen 85 Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab 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.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,5000%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,2500%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,4000%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,5000%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,5000%	1,7704%
250.000.000,00	EUR	2018 bis 2117	2,1000%	1,8725%
800.000.000,00	EUR	2019 bis 2117	2,1000%	1,2845%
964.600.000,00	EUR	2019 bis 2029	0,5000%	-0,2831%
250.000.000,00	EUR	2020 bis 2030	0,0000%	-0,2148%
1.400.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,0000%	-0,0840%
100.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,0000%	0,0150%
150.000.000,00	EUR	2020 bis 2026	0,7500%	-0,6520%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2023	0,0000%	-0,6930%
182.000.000,00	EUR	2021 bis 2027	0,5000%	-0,6150%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2028	0,7500%	-0,2800%
850.000.000,00	EUR	2021 bis 2031	0,0000%	-0,1751%
1.066.000.000,00	EUR	2021 bis 2036	0,2500%	0,3106%
200.000.000,00	EUR	2021 bis 2037	4,1500%	0,1210%
370.000.000,00	EUR	2021 bis 2051	0,7500%	0,3102%
125.000.000,00	EUR	2021 bis 2071	0,7000%	0,7786%
25.000.000,00	EUR	2021 bis 2086	1,5000%	0,7750%
280.000.000,00	EUR	2022 bis 2024	1,6500%	1,2350%
200.000.000,00	EUR	2022 bis 2026	2,0000%	2,1070%
90.000.000,00	EUR	2022 bis 2026	0,7500%	1,6620%
468.850.000,00	EUR	2022 bis 2027	0,5000%	2,1300%
785.600.000,00	EUR	2022 bis 2028	0,0000%	1,9450%
272.000.000,00	EUR	2022 bis 2030	0,0000%	2,1250%
250.000.000,00	EUR	2022 bis 2031	0,0000%	1,7160%
150.000.000,00	EUR	2022 bis 2032	0,9000%	2,9300%
290.000.000,00	EUR	2022 bis 2047	1,5000%	2,5500%
400.000.000,00	EUR	2022 bis 2051	0,7500%	2,4740%
60.000.000,00	EUR	2022 bis 2071	0,7000%	2,1420%
25.000.000,00	EUR	2022 bis 2086	1,5000%	2,4660%
65.000.000,00	EUR	2022 bis 2120	0,8500%	2,3080%
11.772.700.000,00	EUR	Gesamt		

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 1.252,9 Mio. EUR (Vj: rd. 565,8 Mio. EUR). Diese Verbindlichkeiten sind Teil des Zahlungsmittelfonds des Cashflows.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 163,5 Mio. EUR (Vj: rd. 188,9 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 196,8 Mio. EUR (Vj: rd. 175,0 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Infrastruktur-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

	31.12.2022 in Mio. EUR	31.12.2021 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	31,8	36,9
Pensionen	0,8	1,1
Jubiläumsgelder	116,7	132,9
Gesamt	149,2	170,9

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:

	31.12.2022	31.12.2021
Abzinsungsfaktor Abfertigung	4,20%	1,30%
Abzinsungsfaktor Pension	4,20%	1,25%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	4,10%	1,00%
Gehaltssteigerungen	5,20%	3,90%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,29%	0,00 bis 1,24%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,61%	0,00 bis 7,42%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen 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-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2022 und 2021 rd. 6,4 Mio. EUR bzw. rd. 5,5 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 ausbezahlt. 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 Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>36,9</i>	<i>35,9</i>
Dienstzeitaufwand	1,5	1,5
Zinsaufwand	0,5	0,4
Im Periodenergebnis erfasst	2,0	1,9
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-8,2	0,0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	2,1	0,1
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-6,1	0,1
Abfertigungszahlungen	-1,1	-0,8
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,1	-0,2
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	31,8	36,9

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR werden in 2023, in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR in 2024 bis 2028 und in Höhe von rd. 26,8 Mio. EUR nach 2028 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 14,1 (Vj: 15,7) 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 in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-0,9	-1,1	0,9	1,2
Bezugserhöhung	+/-0,2	0,8	1,1	-0,9	-1,1

Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen 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 Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt 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 folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>132,9</i>	<i>136,1</i>
Dienstzeitaufwand	6,9	6,7
Zinsaufwand	1,3	0,7
Jubiläumsgeldzahlungen	-9,6	-10,7
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	-0,1	-0,4
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-19,7	-1,5
Erfahrungsbedingte Anpassungen	5,0	2,0
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	116,7	132,9

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,1 (Vj: 9,1) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-1,8	-2,3	1,8	2,5
Bezugserhöhung	+/-0,2	1,8	2,4	-1,8	-2,3

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2022 und 2021 auf rd. 10,3 Mio. EUR bzw. rd. 3,2 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 4,20% (Vj: 1,25%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2022	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2022
Umweltschutzmaßnahmen	33,6	-0,9	0,0	0,0	2,4	35,1
Stilllegungskosten	31,5	-2,7	-6,5	-1,0	0,0	21,3
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	20,3	-2,6	-1,5	0,6	3,0	19,8
Haftpflichtrenten	2,4	-0,2	-0,1	0,1	0,0	2,2
Übrige sonstige	177,0	-2,4	-5,0	7,2	12,4	189,2
Summe sonstige Rückstellungen	264,7	-8,8	-13,1	6,9	17,8	267,5
<i>davon langfristig</i>	<i>73,1</i>					<i>65,4</i>

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminationen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) aufgelöst.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden.

Die 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 Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 3,25% (Vj: 0,02%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen 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. Es sind auch Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt und Bahnstromnetznutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 3,17% bis 3,44% (Vj: 0% bis 0,43%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 65,4 Mio. EUR (Vj: rd. 73,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2023. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2023 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 (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2022

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	0,0	1.126,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	181,5	0,0	181,5
<i>davon gegenüber Dritten</i>	945,0	0,0	945,0
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	19,9	986,9
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	737,9	0,0	737,9
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	81,9	0,0	81,9
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	23,3	0,0	23,3
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	19,1	0,0	19,1
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	5,7	0,0	5,7
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	99,1	19,9	119,0
Gesamt	2.093,5	19,9	2.113,4

2021

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	0,0	842,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	54,8	0,0	54,8
<i>davon gegenüber Dritten</i>	787,5	0,0	787,5
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	20,3	1.326,1
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	1.104,3	0,0	1.104,3
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	71,7	0,0	71,7
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	25,4	0,0	25,4
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	17,3	0,0	17,3
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	5,0	0,0	5,0
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	82,1	20,3	102,4
Gesamt	2.148,1	20,3	2.168,4

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 61,8 Mio. EUR (Vj: rd. 64,7 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 in Höhe von rd. 70,2 Mio. EUR (Vj: rd. 63,5 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 12,7 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	0,0	44,5
Sonstige Eventualschulden	16,0	19,5
Gesamt	16,0	64,0

Haftungen aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungen aus Leasingverhältnissen per 31.12.2021 betrafen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Zum 31.12.2021 bestanden diesbezüglich Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 44,5 Mio. EUR. Aufgrund der Auflösung der letzten Cross-Border-Leasing-Transaktion 2022 bestehen keine Eventualverbindlichkeiten mehr.

Die angegebenen sonstigen Eventualschulden betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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 der ÖBB-Infrastruktur AG und 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-Infrastruktur-Konzerns.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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 Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-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) 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	716,5	528,8	187,7	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	166,9	166,9	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	75,5	75,5	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	0,0	32,4
Gesamt	991,3	771,2	187,7	32,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>199,6</i>	<i>62,2</i>	<i>106,0</i>	<i>31,4</i>
Finanzverbindlichkeiten	26.703,2	609,6	24.840,7	1.252,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.123,2	1.123,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	771,8	771,8	0,0	0,0
Gesamt	28.598,2	2.504,6	24.840,7	1.252,9
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.435,6</i>	<i>182,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.252,9</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	584,7	488,6	96,1	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,9	154,9	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	42,4	42,4	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	0,0	32,1
Gesamt	814,1	685,9	96,1	32,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>105,2</i>	<i>74,8</i>	<i>0,0</i>	<i>30,4</i>
Finanzverbindlichkeiten	24.529,0	447,9	23.537,6	543,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	838,9	838,9	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.133,1	1.128,5	0,0	4,6
Gesamt	26.501,0	2.415,3	23.537,6	548,1
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>9.086,8</i>	<i>0,0</i>	<i>9.086,8</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>596,8</i>	<i>56,0</i>	<i>0,0</i>	<i>540,8</i>

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-Infrastruktur-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 Industriearbeitsgruppen, 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 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 31.12.2022 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	-0,1	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-12,5	12,5	0,0	0,0

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2021 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	0,0	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-5,4	5,3	0,1	0,0

Die in den Zahlungsmitteln ausgewiesenen Verrechnungssalden mit der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH haben bis September 2022 einen Mindestzinssatz von 0%, Negativzinsen wurden nicht verrechnet.

Zum 31.12.2022 und zum 31.12.2021 bestehen keine Zinsderivate, welche in einer Sicherungsbeziehung designed waren.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

Währungssensitive Finanzinstrumente	2022 in Mio. USD	2021 in Mio. USD
Übrige finanzielle Vermögenswerte	87,0	109,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-95,0	-115,0
Nettofremdwährungsrisiko	-8,0	-6,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

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-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Zum 31.12.2021 bestanden auch Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
Gesamtexposure 2022			
Finanzielle Vermögenswerte	716,4	0,0	716,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	183,8	-3,1	180,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	75,9	0,0	75,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	32,4
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.008,4	-3,1	1.005,4
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	16,0	0,0	16,0
Gesamtkreditrisiko 31.12.2022	1.024,4	-3,1	1.021,4
Gesamtexposure 2021			
Finanzielle Vermögenswerte	584,7	0,0	584,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	174,8	-26,7	148,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	42,8	0,0	42,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	32,1
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	834,3	-26,7	807,6
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	64,0	-44,5	19,5
Gesamtkreditrisiko 31.12.2021	898,3	-71,2	827,1

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-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.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.000,0	7.883,3	8.883,3	0,0	8.883,3	8.883,3	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	3.919,2	3.928,3	0,0	3.928,3	3.928,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	16,1	225,9	242,0	0,0	242,0	242,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.807,3	11.842,3	13.649,6	0,0	13.649,6	13.452,8	196,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	0,0	1.126,5	3,3	1.123,2	1.123,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	19,9	986,9	215,1	771,8	771,8	0,0
	4.926,0	23.890,6	28.816,6	218,4	28.598,2	28.401,4	196,8

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.498,6	8.878,9	10.377,5	0,0	10.377,5	10.377,5	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14,8	3.930,9	3.945,7	0,0	3.945,7	3.945,7	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,6	88,9	97,5	0,0	97,5	97,5	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	909,0	9.199,3	10.108,3	0,0	10.108,3	9.933,4	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	0,0	842,3	3,4	838,9	838,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	20,3	1.326,1	193,0	1.133,1	1.133,1	0,0
	4.579,1	22.118,3	26.697,4	196,4	26.501,0	26.326,1	175,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2022	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2022	Cashflows 2023 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2024-2027 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2028ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2023	Tilgung *) 2023	Zinsen 2024-2027	Tilgung 2024-2027	Zinsen 2028ff	Tilgung 2028ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	8.883,3	0,0	266,5	1.000,0	794,7	3.557,2	836,3	4.326,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.928,3	0,0	104,8	9,1	387,3	575,2	437,2	3.344,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	242,0	0,0	4,2	16,1	14,7	55,8	23,9	170,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	13.452,8	24,9	85,6	1.443,7	326,5	1.879,5	3.054,4	9.934,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.123,2	0,0	0,0	1.061,4	0,0	61,8	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	771,8	0,0	0,0	771,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	28.401,4	24,9	461,1	4.302,1	1.523,2	6.129,5	4.351,8	17.774,5

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2022 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2021	Cashflows 2022 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2023-2026 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2027ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2022	Tilgung *) 2022	Zinsen 2023-2026	Tilgung 2023-2026	Zinsen 2027ff	Tilgung 2027ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	10.377,5	0,0	339,6	1.498,6	920,3	4.552,4	977,1	4.326,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.945,7	0,0	105,1	14,8	402,1	378,0	526,3	3.552,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	97,5	20,4	0,6	8,6	2,1	27,1	1,5	41,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	9.933,4	22,0	65,2	541,1	259,7	378,0	2.860,3	8.796,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	838,9	0,0	0,0	774,2	0,0	64,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.133,1	0,0	0,0	1.133,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	26.326,1	42,4	510,5	3.970,4	1.584,2	5.400,2	4.365,2	16.717,6

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2021 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 bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen (bis 31.12.2021) oder Restpositionen aus bereits aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen in Höhe von rd. 24,9 Mio. EUR (Vj: rd. 42,4 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2022	Cashflows 2023		Cashflows 2024-2027		Cashflows 2028ff	
		Zinsen 2023	Tilgung 2023	Zinsen 2024-2027	Tilgung 2024-2027	Zinsen 2028ff	Tilgung 2028ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	6,0	0,0	0,0	0,0	50,9	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	190,8	0,0	276,5	0,0	32,2	0,0	0,0
Gesamt	196,8	0,0	276,5	0,0	83,1	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	16,0	0,0	5,1	0,0	5,5	0,0	5,4

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2021	Cashflows 2022		Cashflows 2023–2026		Cashflows 2027ff	
		Zinsen 2022	Tilgung 2022	Zinsen 2023–2026	Tilgung 2023–2026	Zinsen 2027ff	Tilgung 2027ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	0,9	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,7	0,0	0,0	0,0	10,5	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	173,4	0,0	0,1	0,0	4,6	0,0	0,0
Gesamt	175,0	0,8	0,1	0,0	15,1	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	19,5	0,0	11,9	0,0	7,6	0,0	0,0

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden 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 am 31.12.2022 und am 31.12.2021 bestehenden Zinssätze ermittelt.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2022	Cashflows 2023	Cashflows 2024–2027	Cashflows 2028ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	223,1	100,7	18,9	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	295,7	64,5	133,4	0,0
Gesamt	518,8	165,2	152,3	0,0

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2021	Cashflows 2022	Cashflows 2023–2026	Cashflows 2027ff
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	194,5	81,8	18,1	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	284,3	74,8	115,3	0,0
Gesamt	478,8	156,6	133,4	0,0

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-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 Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments zunächst im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst und zu dem Zeitpunkt, zu dem die erwarteten Zahlungsströme erfolgswirksam werden, in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwerts des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Infrastruktur-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 Schulden 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-Infrastruktur-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.

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-Infrastruktur-Konzerns bzw. 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. 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-Infrastruktur-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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht (Betriebsanlagen geschlossen).

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom-Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung					
31.12.2022					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	193	2.523.888	248,8		289,7
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>63</i>	<i>1.058.040</i>	<i>64,5</i>	<i>61,0</i>	<i>185,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>96</i>	<i>1.071.648</i>	<i>128,7</i>	<i>120,1</i>	<i>96,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>34</i>	<i>394.200</i>	<i>55,6</i>	<i>141,1</i>	<i>7,9</i>

Stromderivate in Hedge-Beziehung					
31.12.2021					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	539	3.273.158	200,7		283,5
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>289</i>	<i>1.322.360</i>	<i>74,8</i>	<i>56,6</i>	<i>193,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>203</i>	<i>1.353.558</i>	<i>84,9</i>	<i>62,7</i>	<i>79,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>45</i>	<i>570.960</i>	<i>38,8</i>	<i>68,0</i>	<i>11,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>2</i>	<i>26.280</i>	<i>2,2</i>	<i>82,6</i>	<i>0,1</i>

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, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 31.12.2020	9,8	-1,1	8,8	2,2	6,6
Bahnstrom	310,4	0,0	310,4	77,6	232,8
Betriebsanlagen	19,9	0,0	19,9	5,0	14,9
Betriebsanlagen geschlossen	-6,2	6,2	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2021	-50,9	1,0	-49,9	-12,5	-37,4
Stand 31.12.2021	283,0	6,2	289,2	72,3	216,9
Bahnstrom	204,7	0,0	204,7	51,2	153,6
Betriebsanlagen	57,2	0,0	57,2	14,3	42,9
Betriebsanlagen geschlossen	-59,5	59,5	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2022	-195,7	-4,9	-200,6	-54,8	-145,8
Stand 31.12.2022	289,7	60,8	350,5	83,0	267,5

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022	Anzahl Forwards		Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Einkauf	MWh	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	744	1.884.344	423,9		41,6
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>600</i>	<i>1.642.004</i>	<i>377,1</i>	<i>229,7</i>	<i>31,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>143</i>	<i>233.580</i>	<i>45,4</i>	<i>194,4</i>	<i>9,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>1</i>	<i>8.760</i>	<i>1,3</i>	<i>153,0</i>	<i>0,1</i>

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022	Anzahl Forwards		Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Verkauf	MWh	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	84	1.553.158	359,9		-4,8
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>65</i>	<i>1.375.426</i>	<i>318,9</i>	<i>231,9</i>	<i>-6,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>19</i>	<i>177.732</i>	<i>41,1</i>	<i>231,1</i>	<i>1,7</i>

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2021	Anzahl Forwards		Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Einkauf	MWh	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	403	1.527.959	99,7		194,5
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>381</i>	<i>1.256.351</i>	<i>81,4</i>	<i>64,8</i>	<i>179,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>20</i>	<i>254.040</i>	<i>17,3</i>	<i>68,1</i>	<i>14,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>2</i>	<i>17.568</i>	<i>1,0</i>	<i>59,4</i>	<i>0,5</i>

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2021	Anzahl Forwards		Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Verkauf	MWh	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	73	1.552.898	109,6		-168,7
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>61</i>	<i>1.129.274</i>	<i>81,3</i>	<i>72,0</i>	<i>-146,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>11</i>	<i>420.480</i>	<i>28,0</i>	<i>66,6</i>	<i>-22,6</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>1</i>	<i>3.144</i>	<i>0,3</i>	<i>89,1</i>	<i>-0,1</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn- und Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.4.3. 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. 29,0 Mio. EUR und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn- und Verlustrechnung von rd. 3,7 Mio. EUR führen. Diese Beträge sind vor der Berücksichtigung von Ertragsteuern.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung 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 mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Grundsätzlich wird der Finanzierungsbedarf im jährlich stattfindenden Planungsprozess ermittelt, wobei die Tilgungen der nächsten Jahre, die geplanten Investitionen, die vom Bund geleisteten Zuschüsse sowie der operative Cashflow berücksichtigt werden. Der sich daraus ergebende Finanzierungsbedarf wird kurzfristig über Kreditlinien bzw. den konzerninternen Cashpool sowie langfristig durch externe Finanzierungen gedeckt. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2022 rd. 1.793,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.736,5 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 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 sonstige finanzielle 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 abgezinsten Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 8.802,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12.146,7 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 8.802,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12.146,7 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 57,6 Mio. EUR (Vj: rd. 58,6 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten		Hedge Accounting	Fair Value
						Cash			
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	301,1	0,0	301,1	1,5	0,0	189,6	0,0	110,0	301,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	77,6	77,0	0,6	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	415,4	0,0	415,4	0,0	223,1	6,6	0,0	185,7	415,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189,8	22,9	166,9	0,0	0,0	166,9	0,0	0,0	166,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	351,2	276,3	74,9	0,0	0,0	74,9	0,0	0,0	74,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	32,4	0,0	0,0	0,0	32,4	0,0	32,4
Summe Buchwert je Kategorie				1,5	223,1	438,6	32,4	295,7	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	23.870,7	0,0	23.870,7	23.638,8	0,0	6,0	225,9	20.654,2
Sonstige Verbindlichkeiten	19,9	19,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.832,5	0,0	2.832,5	2.625,6	190,8	0,0	16,1	2.816,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	3,3	1.123,2	1.123,2	0,0	0,0	0,0	1.123,2
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	195,2	771,8	771,8	0,0	0,0	0,0	771,8
Summe Buchwert je Kategorie				28.159,4	190,8	6,0	242,0	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVtPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu		Hedge Accounting	Fair Value
		Non- Financial Instruments	Financial Instruments			fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash		
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	192,3	0,0	192,3	0,8	0,0	100,6	0,0	90,9	192,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	89,3	89,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	392,4	0,0	392,4	0,0	194,5	4,5	0,0	193,4	392,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	173,6	18,7	154,9	0,0	0,0	154,9	0,0	0,0	154,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	283,3	241,1	42,2	0,0	0,0	42,2	0,0	0,0	42,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,1	0,0	32,1	0,0	0,0	0,0	32,1	0,0	32,1
Summe Buchwert je Kategorie				0,8	194,5	302,4	32,1	284,3	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
		Non- Financial Instruments	Financial Instruments					
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	22.098,0	0,0	22.098,0	22.024,2	4,6	0,7	68,5	25.826,5
Sonstige Verbindlichkeiten	20,3	20,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.431,0	0,0	2.431,0	2.252,7	169,7	0,0	8,6	2.464,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	842,3	3,4	838,9	838,9	0,0	0,0	0,0	838,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,8	172,7	1.133,1	1.133,1	0,0	0,0	0,0	1.133,1
Summe Buchwert je Kategorie				26.248,9	174,3	0,7	77,1	

*) 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 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	223,1	-59,7	163,4
Stromderivate Passiv	-186,3	59,7	-126,6

per 31.12.2021 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	194,5	-108,3	86,2
Stromderivate Passiv	-168,8	108,3	-60,5

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, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2022 in Mio. EUR	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	10,8	0,0	8,5	0,2	0,0	0,0	1,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-44,0
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-369,1	0,0	-8,3	0,0	2,4	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR saldiert.

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2021 in Mio. EUR	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	5,9	0,0	7,2	0,0	0,0	0,0	-1,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	3,1	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,3
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-410,9	0,0	-7,2	0,0	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR saldiert.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Beträgen betreffen ausschließlich Dividenden.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR).

Erträge (Vj: Aufwendungen) aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen 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 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2021
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,9
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	223,1	194,5	186,3	168,8
Cashflow Hedges	295,7	284,3	6,0	0,7
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,5	4,6
Summe	518,8	478,8	196,8	175,0

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit der Restposition einer aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktion.

29.7. Fair Value-Hierarchie

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.

31.12.2022 in Mio. EUR	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	295,7	0,0	295,7
Derivate ohne Hedge-Beziehung	223,1	0,0	223,1
Eigenkapitalinstrumente	0,0	1,5	1,5
Finanzielle Vermögenswerte	518,8	1,5	520,3
Derivate unter Hedge Accounting	6,0	0,0	6,0
Derivate ohne Hedge-Beziehung	190,8	0,0	190,8
Finanzielle Schulden	196,8	0,0	196,8

31.12.2021 in Mio. EUR	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	284,3	0,0	284,3
Derivate ohne Hedge-Beziehung	194,5	0,0	194,5
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,8	0,8
Finanzielle Vermögenswerte	478,8	0,8	479,6
Derivate unter Hedge Accounting	0,7	0,0	0,7
Derivate ohne Hedge-Beziehung	174,3	0,0	174,3
Finanzielle Schulden	175,0	0,0	175,0

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und 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 in beiden Berichtsjahren rd. 26.000 Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.000 (Vj: rd. 4.100) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2023 und 2112 (Vj: 2022 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 28 (Vj: 60) Verträge, die zwischen 2023 und 2114 (Vj: 2022 und 2114) 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 und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2022				
in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	694,4	51,0	121,0	522,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>84,5</i>	<i>1,3</i>	<i>4,2</i>	<i>79,0</i>
Fahrpark	8,1	3,2	4,8	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,1</i>	<i>2,8</i>	<i>4,2</i>	<i>0,1</i>

31.12.2021				
in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	615,8	45,2	113,4	457,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>84,7</i>	<i>1,4</i>	<i>4,5</i>	<i>78,8</i>
Fahrpark	8,5	3,7	4,7	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>3,4</i>	<i>4,1</i>	<i>0,1</i>

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2022 rd. 9,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2022 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
2023	6,6	-2,3	4,3
2024 bis 2027	26,1	-8,1	18,0
nach 2027	98,1	-14,4	83,7
Summe der Mindestleasingzahlungen	130,8	-24,8	106,0

Im Geschäftsjahr 2022 sind unter den finanziellen Vermögenswerten Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 106,0 Mio. EUR enthalten. Im Geschäftsjahr 2021 hatte der Konzern kein Finanzierungsleasing als Leasinggeber.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. 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.

Für den 31.12.2022 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2023	20,3	-4,2	16,1
2024 bis 2027	70,5	-14,7	55,8
nach 2027	194,0	-23,9	170,1
Summe	284,8	-42,8	242,0

Für den 31.12.2021 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2022	9,2	-0,6	8,6
2023 bis 2026	8,7	-2,0	6,7
nach 2026	63,3	-1,5	61,8
Summe	81,2	-4,1	77,1

Zum 31.12.2022 haben sich die Leasingverbindlichkeiten aufgrund der Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße um rd. 166,6 Mio. EUR erhöht.

In der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2022	2021
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	2,3	0,7
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,6	0,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	10,3	8,5
Ertrag aus dem Unterleasing von Nutzungsrechten	0,7	0,0

In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2022	2021
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	11,2	9,3
<i>davon Tilgungsanteil</i>	<i>9,9</i>	<i>8,6</i>
<i>davon Zinsanteil</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>

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.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen. Die letzte offene CBL-Transaktion wurde im Jahr 2022 beendet. Aus der Beendigung dieser sowie einer Transaktion aus Vorjahren bestehen Ansprüche gegenüber verbundene Tochterunternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR).

Bilanzielle Behandlung bis 31.12.2021

Sofern die bilanzielle Erfassung geboten war, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Den finanziellen Vermögenswerten standen zunächst Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Im Zuge einer Ratingverschlechterung eines Tilgungsträgers in der Vergangenheit wurden vertragsgemäß US-Treasuries zur Absicherung fremdfinanziert über Kredite und Anleihen angeschafft. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Wechselkurseffekte bei den oben erwähnten US-Treasuries und den entsprechenden Fremdfinanzierungen wurden innerhalb des Konzerns weiterverrechnet.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2021 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 20,4 Mio. EUR und die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten rd. 20,4 Mio. EUR. Die Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Per 31.12.2021 bestanden Wertberichtigungen in Höhe von rd. 0,01 Mio. EUR auf Veranlagungen.

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen) per 31.12.2021

Bei Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt hatten und infolgedessen auch nicht als Leasingverhältnis zu bilanzieren waren, wurden keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen wurden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2021 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 44,5 Mio. EUR.

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzessionen Liechtenstein und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin jener Strecken oder Streckenteile ihres Netzes, die auf ausländischem Territorium liegen Konzessionen der jeweiligen nationalen Eisenbahnbehörden.

- Für die Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende 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-Infrastruktur AG 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) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) 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.

Nachdem am 20.08.2020 die liechtensteinische Regierungsvorlage über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde, fehlt die erforderliche Finanzierungsgrundlage für das mit Bescheiden des BMVIT vom 11.06.2015, BMVIT-820.371/0001-IV/SCH2/2015 und Entscheid der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 16.12.2016 behördlich genehmigte Ausbauvorhaben zu Reinvestition, selektivem zweigleisigem Ausbau und Modernisierung der Strecke Feldkirch – Buchs.

Bis zur Erzielung eines trilateralen Konsenses der beteiligten Staaten und der ÖBB-Infrastruktur AG über einen allfälligen Ausbau, der allerdings mittelfristig nicht zur Diskussion steht, wird damit die Strecke Feldkirch – Buchs im Wesentlichen in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen sein.

Diesbezüglich ist eine Sanierung der Bestandsstrecke, voraussichtlich ab 2024ff. vorgesehen. Die Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und haben zum 31.12.2022 einen Buchwert von rd. 25,5 Mio. EUR (Vj: rd. 26,9 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur 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, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 38,3 Mio. EUR [Vj: rd. 19,6 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 120,9 Mio. EUR [Vj: rd. 90,0 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 2% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	140,1	108,0	293,0	393,6	0,0	0,0	217,8	170,3
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	46,3	46,3	66,7	62,8	0,0	0,0	170,1	137,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	5,6	3,9	6,4	35,0	0,0	0,0	42,7	27,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	22,9	6,9	0,0	0,0	90,6	1,6
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	11,1	8,8	30,2	16,6	0,0	0,0	140,1	29,5
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3	1.253,8	541,6

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 4,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 21,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21,0 Mio. EUR). Per 31.12.2022 werden Forderungen über rd. 169,5 Mio. EUR (Vj: rd. 145,0 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 10,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Im Jahr 2022 wurde ein Bürogebäude angemietet, das teilweise mittels eines Sublease-Vertrags an Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns weitervermietet wurden. Daraus ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 106,0 Mio. EUR, die mit rd. 90,0 Mio. EUR auf die ÖBB-Business Competence Center GmbH, mit rd. 9,6 Mio. EUR auf die ÖV Ticketshop GmbH und mit rd. 6,3 Mio. EUR auf die ÖBB-Personenverkehr AG verteilen.

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt. Den Mitgliedern der Vorstände und der Aufsichtsräte des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG sowie denen nahestehende Unternehmen oder Personen wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Bei der angeführten Transaktion handelt es sich um Umsätze im Zusammenhang mit Immobilien zwischen dem ÖBB-Infrastruktur Konzern und einem dem Aufsichtsrat nahestehenden Unternehmen.

in Mio. EUR	Aufsichtsräten nahestehende Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Gemeinschafts- unternehmen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,1	0,1	4,2	4,1	0,5	0,4
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	0,0	0,0	33,3	33,4	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,0 *)	0,0 *)	0,5	0,9	0,0	0,4
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	0,0	0,0	2,2	2,4	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen,

soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2023 bis 2028 wurde von der Republik Österreich am 21.10.2022 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 30.11.2022 vorgelegt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 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-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2022 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.260,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.078,0 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt, wobei nur 1.064,1 Mio. EUR ausbezahlt wurden. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 430,7 Mio. EUR (Vj: rd. 603,3 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 100,0 Mio. EUR (Vj: rd. 30,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilsverwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 69,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte.

Das BMK hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2022 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.403,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.594,4 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.221,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.078,0 Mio. EUR) wurde aufgrund der Grund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung um rd. 20,1 Mio. EUR (Vj: rd. 92,8 Mio. EUR) auf rd. 1.241,0 Mio. EUR (Vj: rd. 985,3 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.182,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.516,4 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Summe um rd. 363,5 Mio. EUR (Vj: rd. 531,1 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 104,2 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 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. 822,1 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 985,2 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 24,3 Mio. EUR (Vj: rd. 89,1 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 70,4 Mio. EUR (Vj: rd. 206,1 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 15,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,4 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3,7 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2022 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2022
§ 42 (1) Betriebsführung	751,8	-344,6	407,3
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	430,7	-15,9	414,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	1.221,0	20,1	1.241,0
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	2.403,5	-340,3	2.063,1

Im Berichtsjahr wurde im Dezember ein Betrag in Höhe von rd. 582,5 Mio. EUR an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2021 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2022 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2021 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2021
§ 42 (1) Betriebsführung	913,1	-524,7	388,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	603,3	-6,4	596,9
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	1.078,0	-92,8	985,2
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	2.594,4	-623,9	1.970,5

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. 53,1 Mio. EUR (Vj: rd. 69,1 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 43,1 Mio. EUR (Vj: rd. 42,3 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 und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.115 TEUR (Vj: rd. 1.127 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge sowie 2022 nachträgliche variable Zahlungen für Vorperioden für ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Vorsorgekasse für Mitarbeiter:innen wurden über rd. 15 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen verringerten sich um rd. 5 TEUR von rd. 33 TEUR auf rd. 38 TEUR. An Pensionskassen wurden rd. 80 TEUR (Vj: rd. 147 TEUR) entrichtet. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2022 rd. 407 TEUR (Vj: rd. 392 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 45 TEUR (Vj: rd. 44 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 331 TEUR verringert (Vj: rd. 98 TEUR verringert).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der COVID-19-Krise haben sich die Vorstandsmitglieder 2021 bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstandsmitglieder der Mutterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte 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 des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeiter:innen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurden 2021 sämtliche per 31.12.2020 gebildeten Rückstellungen in Höhe von rd. 95 TEUR aufgelöst. Es erfolgte eine vertraglich vereinbarte Einzahlung als Beitragszahlung zur Pensionskasse in Höhe von rd. 119 TEUR. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der Geschäftsführer:innen von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Geschäftsführer:innen für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer:in rd. 852 TEUR (Vj: rd. 634 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Geschäftsführer:innen, die gleichzeitig Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführungstätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur 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 Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertreter:innen der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 164 TEUR (Vj: rd. 168 TEUR). Es wurden keine Bezüge für übrige Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften bezahlt.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägigen Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 246,1 Mio. EUR [Vj: rd. 352,6 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 187,9 Mio. EUR [Vj: rd. 184,1 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 117,5 Mio. EUR [Vj: rd. 88,7 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Umsatzerlöse		
Österreich	939,4	907,7
Deutschland	16,8	12,0
Übrige Märkte	28,2	11,9
Gesamt	984,4	931,6

	2022 in Mio. EUR	2021 in Mio. EUR
Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge		
Österreich	2.493,3	2.387,2
Deutschland	0,0	0,1
Übrige Märkte	0,7	0,0
Gesamt	2.494,0	2.387,3

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 25,5 Mio. EUR (Vj: rd. 26,9 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3,0 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-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. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 31,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30,4 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 1.252,9 Mio. EUR (Vj: rd. 565,8 Mio. EUR).

Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 104,2 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Im Zusammenhang mit dem Abgang der Güterterminal Werndorf GmbH werden in der Geldflussrechnung in Höhe von rd. 32,4 Mio. EUR Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen, gesondert dargestellt. Dieser Betrag setzt sich aus dem Kaufpreis, den durch den Erwerber übernommenen und bezahlten Schulden abzüglich der übertragenen

Zahlungsmittel zusammen. Die nach Hauptgruppen gegliederten Vermögenswerte und Schulden sind aus Erläuterung 19 ersichtlich.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen die Auflösung einer CBL-Transaktion und die Veränderung von verbliebenen Vermögenswerten und Schulden aus ehemaligen CBL-Transaktionen. Im Berichtsjahr wurde erstmals das nach IFRS 16 bilanzierte Leasingobjekt Lassallestraße ausgewiesen, was zu einer zusätzlichen Leasingverbindlichkeit in Höhe von rd. 166,6 Mio. EUR führt. Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2021	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2022
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	8.878,9	-1.500,0	3,3	501,1	0,0	7.883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.930,9	-14,3	0,0	2,6	0,0	3.919,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	88,9	0,0	0,0	137,1	0,0	225,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	9.199,3	2.853,1	-1,6	-213,9	5,3	11.842,3
Gesamt langfristige Schulden	22.098,1	1.338,8	1,7	426,9	5,3	23.870,7
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.498,6	0,0	0,0	-498,6	0,0	1.000,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14,8	-3,4	0,0	-2,3	0,0	9,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,6	-10,0	0,0	17,5	0,0	16,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	343,2	0,0	0,0	211,2	0,0	554,4
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.865,2	-13,4	0,0	-272,2	0,0	1.579,6

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2020	zahlungs- wirksame Änderungen	Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Schulden	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	10.370,5	0,0	0,0	4,1	-1.495,7	0,0	8.878,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.865,7	67,7	0,0	0,0	-2,5	0,0	3.930,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	92,6	-0,2	0,0	0,0	-3,5	0,0	88,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	5.805,6	3.421,5	0,0	-1,6	-26,6	0,5	9.199,3
Gesamt langfristige Schulden	20.134,4	3.489,1	0,0	2,5	-1.528,3	0,5	22.098,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.050,1	-1.050,0	0,0	0,0	1.498,5	0,0	1.498,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	5,2	0,0	0,0	2,7	0,0	14,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,3	-8,4	0,0	0,0	8,7	0,0	8,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	628,0	-400,0	-24,9	0,0	140,2	0,0	343,2
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.693,3	-1.453,2	-24,9	0,0	1.650,1	0,0	1.865,2

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2022 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Im Berichtsjahr wurden die Anteile der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wird. Im Vorjahr gab es keine wesentliche Änderung bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften. Der Geschäftsgegenstand der

Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart	
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V	c)
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0	f)
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0	f)
▶ 100% ÖBB-Operative Services GmbH (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH)	A-1150 Wien	V	e)
▶ 100% ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)	A-1150 Wien	V	e)
▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0	d)
▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0	b)
▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V	a)
▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% Gauerannngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% Operrngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0	h)
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V	g)
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	g)
▶▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V	c)
▶▶ 50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E	b)
▶▶ 50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E	c)
▶▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	c)
▶▶ 27,74% (Vj: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu. (Erhöhung der Anteile im Jänner 2021, in Liquidation seit Dezember 2022)	A-1010 Wien	0 (Vj: E)	d)
▶▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3511 SB Utrecht	0	k.A.
▶▶ KG-Anteil UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0	k.A.
▶▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0	k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. keine Angaben

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien.
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften.
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung.
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen.
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur.
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezial- und Straßenfahrzeugen.
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen 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 jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	165	166	0	28
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	207	-2	-3
100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	96	102	-6	19
100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	34	24	-1	1
100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	99	99	0	27

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2022 am 20.03.2023 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 235.223.712,69 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.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2022 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo
 Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc
 Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

Aufsichtsratsmitglieder

Dipl.-Ing. Herbert Kasser	Vorsitzender
Mag. Arnold Schiefer	1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. ^a Iris Appiano-Kugler	2. Stellvertreterin des Vorsitzenden

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Claudia Nutz
 Mag.^a Waltraud Schmid
 Mag. Georg Schöppl

Günter Blumthaler	bis 14.02.2023	Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Gerhard Siegl	ab 14.02.2023	Belegschaftsvertreter

Wien, am 20.03.2023

Die Vorstandsmitglieder

Mag. ^a Silvia Angelo eh (Ressort Finanzen, Services, Immobilien)	Dipl.-Ing. ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc eh (Ressort Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung)	Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh (Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)
--	--	--

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, 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 2022 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 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und 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.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als zwei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.</p>	<p>Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.</p>
<p>Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt "3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen" enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogenen Leistungen“.</p>	<p>Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollowern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir Interne Revisionsberichte mit Bezug auf den besonders wichtigen Prüfsachverhalt eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.</p>
	<p>Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungshandbuch“) hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.</p>
	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen, sowie anhand ausgewählter Stichproben von wesentlichen Projekten die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie („Aktivierungshandbuch“) geprüft. Die Auswahl der Stichproben von wesentlichen Projekten erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.</p>
	<p>Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in den Stichproben enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.</p>

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Zum 31. Dezember 2022 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2022. 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 2022 (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 2011 bis 2021. Bei der Ermittlung der Rückstellungen zu den Wegeentgelten wurde insbesondere auch der nachträgliche Entfall der Marktaufschläge für bestimmte Netzfahrplanperioden bis zum Bilanzstichtag berücksichtigt.</p>	<p>Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft kommt.</p>	<p>Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.</p>
<p>Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Daten Grundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Insbesondere haben wir dabei den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2021, mit dem Management, den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches und den beigezogenen Rechtsanwälten besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.</p>
<p>Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser 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. Gerichte, aufgrund möglicher 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.</p>	<p>Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendungen von Schätzungen und Ermessensausübungen, c. Rückstellungen“ sowie „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26. 2. Sonstige Rückstellungen“.</p>	<p>Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung insbesondere extern erstellte Sachverständigengutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Diese haben wir im Rahmen der Prüfung eingeholt und uns davon überzeugt, dass deren Ergebnisse angemessen und deren Arbeiten für unsere Zwecke adäquat sind. Weiters haben wir uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft.</p> <p>Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches kritisch gewürdigt.</p>
	<p>Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.</p>

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Eisenbahninfrastruktur umfasst neben dem Schienennetz u.a. auch das 16,7 Hz-Bahnstromnetz zur Übertragung des Traktionsstroms. Ferner werden Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) und ausgewählte Großbaustellen mit Energie versorgt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die implementierten Richtlinien, das internen Kontrollsystems, die Risikomanagementstrategie und deren Dokumentation (iW Handbuch Risikomanagement Energiewirtschaft, Geschäftsordnung für das Risikokomitee Energiewirtschaft) sowie wesentliche Schlüsselkontrollen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen wie Kontrollen, dass nur mit genehmigten Handelspartnern Geschäfte abgeschlossen wurden, Kreditlimit-reports und Sperrungen von Handelspartnern, sowie Prüfung der korrekten Übernahme von Marktpreisen ins Handelssystem.</p>
<p>Zur Bereitstellung des Transaktionsstroms betreibt die ÖBB-Infrastruktur AG mehrere Kraftwerke und hat langfristige Lieferverträge mit mehreren Energieversorgungsunternehmen abgeschlossen. Zusätzlich erforderliche Strommengen werden durch Stromhandelsgeschäfte am Strommarkt (OTC-Handel) beschafft.</p>	<p>Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nach-gelagerte Kontrollen im Bereich Energie/Portfoliomanagement durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir die internen Revisionsberichte mit Prüfungsgegenstand im Bereich Stromhandel eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.</p>
<p>Insbesondere ist die ÖBB-Infrastruktur AG angesichts von Strompreisvolatilitäten von Preisschwankungs- und Ausfallsrisiken bei Handelspartnern betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Die ÖBB-Infrastruktur AG sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.</p>	<p>Für das Handelssystem „BelVis“ haben wir im Rahmen der Prüfung unter Beiziehung unserer IT-Experten die Generellen IT-Kontrollen (IT-Environment, IT-Prozesse, IT-Internes Kontrollsystem) mit Schwerpunkt auf das Änderungsmanagement, Systemsicherheit und Zugriffsschutz geprüft.</p>
<p>Der ÖBB-Infrastruktur-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 Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.</p>	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben einzelne Stromhandelsgeschäfte hinsichtlich Existenz, Vollständigkeit und Bewertung geprüft. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Einholung von externen Bestätigungen sowie den Abgleich mit Verträgen und anderen Nachweisen.</p>
<p>Das Risiko für den Konzernabschluss ergibt sich daraus, dass bei der Verwendung von Bewertungsmodellen zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte die darin enthaltenen Annahmen und Parameter in hohem Ausmaß ermessensbehaftet sind und dass an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen formelle und materielle Anforderungen geknüpft sind.</p>	<p>Des Weiteren haben wir die Bewertungsmodelle und die zugrunde liegenden Bewertungsparameter zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte auf ihre Angemessenheit und konsistente Anwendung hin geprüft. Wir haben in Stichproben wesentliche verwendete Parameter mit extern zugänglichen Werten und die Berechnung der Zeitwerte nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den derivativen Finanzinstrumenten befinden sich im Anhang unter Punkt „A. 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Finanzinstrumente, Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten“, sowie unter Punkt „C. 29. Finanzinstrumente“.</p>	<p>Sicherungsbeziehungen wurden in Stichproben insbesondere dahingehend beurteilt, ob die Dokumentation der Sicherungsbeziehung und der Effektivität der Sicherung vorhanden ist und den internen Richtlinien entspricht. Die durchgeführten Effektivitätstests wurden in Bezug auf ihre Angemessenheit kritisch gewürdigt.</p>

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
	<p>Der korrekte Ausweis im Konzernabschluss – erfolgswirksam oder erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis – je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen bei zur Absicherung von Stromeinkaufspreisen abgeschlossenen Derivaten („Cashflow-Hedge“) eingesetzt werden, sowie die mit diesen Bewertungseffekten einhergehende Erhöhung der passiven latenten Steuern wurde von uns geprüft.</p> <p>Weiters haben wir überprüft, ob die Angaben im Konzernabschluss (Notes) betreffend die Bewertungsmethoden und die Bildung von Sicherungsbeziehungen angemessen und vollständig sind.</p>

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 des 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, 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 der EU-VO und 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 der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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 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, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB 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.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Christoph Harreither.

Wien, am 20. März 2023

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Victoria Scherich 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 nichtfinanziellen Berichterstattung 2022

Wir haben die Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2022 (nachfolgend „Prüfung“) der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (nachfolgend „ÖBB“), Wien, zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit durchgeführt.

Die nichtfinanzielle Berichterstattung erfolgt in Übereinstimmung mit § 243b und 267a UGB (NaDiVeG), den gesetzlichen Vorschriften der EU-TaxonomieVO, sowie den GRI-Standards (Update 2021) als Kapitel „Nichtfinanzielle Erklärung“ im vorliegenden Konzernlagebericht 2022 zum Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die ordnungsgemäße Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2022 in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des § 243b UGB¹ und § 267a UGB² (NaDiVeG), den gesetzlichen Vorschriften der EU TaxonomieVO³, sowie den GRI-Standards⁴ (Update 2021) liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft.

Eine von den gesetzlichen Vertretern unterfertigte Vollständigkeitserklärung haben wir zu unseren Akten genommen.

Verantwortung des Prüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekanntgeworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung 2022 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des § 243b UGB und § 267a UGB, mit den gesetzlichen Vorschriften der EU TaxonomieVO sowie den GRI-Standards (Update 2021) dargestellt wurde.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des „International Federation of Accountants‘ ISAE 3000 (Revised)“-Standards durchgeführt.

Danach haben wir unsere Berufspflichten einschließlich der Vorschriften zur Unabhängigkeit einzuhalten und den Auftrag unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können.

Gemäß der „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“ ist unsere Haftung beschränkt. Demnach haftet der Berufsberechtigte nur für vorsätzliche und grob fahrlässig verschuldete Verletzungen der übernommenen Verpflichtungen. Im Falle grober Fahrlässigkeit beträgt die maximale Haftungssumme gegenüber dem Auftraggeber und etwaigen Dritten insgesamt EUR 726.730.

Unsere Prüfungshandlungen wurden gesetzt, um eine begrenzte Prüfsicherheit als Grundlage für unsere Beurteilung zu erlangen. Der Umfang der Prüfungshandlungen zur Einholung von Prüfungsnachweisen ist geringer als jener für eine hinreichende Prüfsicherheit (wie beispielsweise bei einer Jahresabschlussprüfung), sodass ein geringerer Grad an Prüfsicherheit gegeben ist.

¹ <https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40189008/NOR40189008.pdf>

² <https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40189009/NOR40189009.pdf>

³ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/852/>

⁴ <https://www.globalreporting.org/standards>

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Prüfers und umfasste insbesondere folgende Tätigkeiten:

- ▶ Erlangung eines Gesamtüberblicks zur Unternehmenstätigkeit, sowie zur Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens;
- ▶ Durchführung von Interviews mit Unternehmensverantwortlichen, um relevante Systeme, Prozesse und interne Kontrollen bezüglich der geprüften Berichtsinhalte, welche die Erhebung der Informationen für die Berichterstattung unterstützen, zu verstehen;
- ▶ Durchsicht der relevanten Dokumente auf Konzern-, Vorstands- und Managementebene, um Bewusstsein und Priorität der Themen in der nichtfinanziellen Berichterstattung zu beurteilen und um zu verstehen, wie die Weiterentwicklung von Prozessen und Kontrollen umgesetzt wurde;
- ▶ Erhebung der Risikomanagement- und Governance-Prozesse in Bezug auf Nachhaltigkeit und kritische Evaluierung der Darstellung in der nichtfinanziellen Berichterstattung;
- ▶ Durchführung analytischer Prüfungshandlungen auf Unternehmensebene;
- ▶ Stichprobenartige Überprüfung der Daten und Prozesse, um zu erheben, ob diese auf Konzernebene angemessen übernommen, konsolidiert und berichtet wurden. Dies umfasste die Beurteilung, ob die Daten in genauer, verlässlicher und vollständiger Art und Weise berichtet wurden;
- ▶ Bewertung der Berichterstattung zu wesentlichen Themen, welche im Rahmen von Stakeholderdialogen angesprochen wurden, über welche in Medien Bericht erstattet wurden und zu welchen wesentlichen Wettbewerbern in ihren ökologischen und gesellschaftlichen Berichten Bezug nehmen;
- ▶ Evaluierung der unternehmensinternen Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung von branchenspezifischen Megatrends sowie Aspekten von GRI;
- ▶ Beurteilung, ob die Anforderungen gemäß § 243b UGB und § 267a UGB angemessen adressiert wurden;
- ▶ Stichprobenartige Überprüfung der Aussagen in der nichtfinanziellen Berichterstattung 2022 auf Basis der Berichtsgrundsätze der GRI Standards;
- ▶ Beurteilung, ob die gesetzlichen Anforderungen der EU TaxonomieVO angemessen adressiert wurden.

Gegenstand unseres Auftrags war weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht von vergangenheitsorientierten Finanzinformationen. Die im Rahmen der Jahresabschlussprüfung geprüften Leistungsindikatoren und Aussagen, sowie Informationen aus dem Bundes-Public-Corporate Governance Bericht und der Risikoberichterstattung wurden von uns keiner Prüfung unterzogen. Wir überprüften lediglich die GRI-konforme Darstellung dieser Informationen in der Berichterstattung. Ebenso war weder die Aufdeckung und Aufklärung strafrechtlicher Tatbestände, wie z.B. Unterschlagungen oder sonstiger Untreuehandlungen und Ordnungswidrigkeiten, noch die Beurteilung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung Gegenstand unseres Auftrags. Weiters waren Zahlen, die aus externen Studien entnommen wurden, zukunftsbezogene Angaben sowie Vorjahreszahlen nicht Gegenstand unserer Beauftragung. Im Bericht wurden die im GRI-Inhaltsindex angeführten Verweise, jedoch nicht darüber hinaus gehende weitere (Web-) Verweise, geprüft.

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

Wir erstatten diesen Bericht auf Grundlage des mit Ihnen geschlossenen Auftrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“⁵ zugrunde liegen.

Zusammenfassende Beurteilung

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung 2022 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des § 243b und § 267a UGB (NaDiVeG) und der EU TaxonomieVO, sowie in Übereinstimmung mit den GRI-Standards (Update 2021) dargestellt wurde.

Wien, am 20. März 2023

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa. Susanna Gross, MA eh

Wirtschaftsprüferin

⁵ Fassung vom 18. April 2018, herausgegeben von der Kammer der Wirtschaftstreuhandhändler, Kapitel 7, http://www.kwt.or.at/PortalData/1/Resources/aab/AAB_2018_de.pdf

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG

Praterstern 3

1020 Wien

Tel: +43 1 93000-0

E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at

infrastruktur.oebb.at

Disclaimer

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 (umgesetzt mit Unterstützung von firesys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infrastruktur.oebb.at/gb2022

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG

Konzernkommunikation

Am Hauptbahnhof 2

1100 Wien

Tel: +43 1 93000-44075

E-Mail: kommunikation@oebb.at

konzern.oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.

Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

