



Sicherheit, Zuverlässigkeit,
Pünktlichkeit,
Sauberkeit, Service

Verlässlich in die Zukunft

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



17/01

ÖBB feiern ihr 100-jähriges Jubiläum

Die Geschichte der ÖBB begann im Jahr 1923, ganz genau am 19. Juli, als der Nationalrat das Bundesbahngesetz beschloss. Zum Start ins Jubiläumsjahr der ÖBB wird zu Beginn 2023 ein besonderer Railjet ganz offiziell „getauft“ und auf die Reise geschickt. Den siebenteiligen Zug zieren 100 Gründe für die ÖBB zu arbeiten. Diese kommen aus dem Team der ÖBB – von 100 ÖBB Mitarbeiter:innen aus ganz unterschiedlichen Berufen.

13/01

Rail Cargo Group gründet Tochtergesellschaft in Serbien

Serbien ist das 13. Land in Europa, in dem die RCG in Eigentraction nachhaltigen Schienengüterverkehr anbietet. Der Fokus der Rail Cargo Carrier - Southeast d.o.o liegt auf Transitverkehren zwischen der Türkei und Zentral- sowie Südosteuropa. Das soll die Marktführerposition der RCG in der Türkei stärken.



16/02

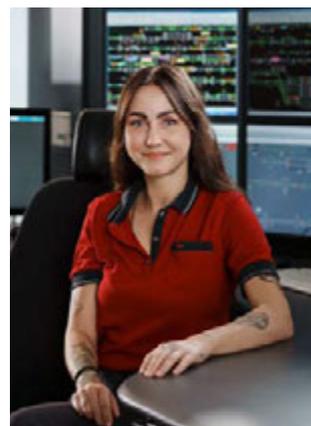
4-gleisiger Ausbau auf der Weststrecke

Aktuell ist zwischen Linz und Wels kaum noch Platz für zusätzliche Züge. Mit Hochdruck arbeiten die ÖBB am viergleisigen Ausbau im Abschnitt Marchtrenk – Wels. Damit entstehen die Voraussetzungen für ein dichteres S-Bahn-System im Raum Linz-Wels, einen integrierten Taktfahrplan und insgesamt ein besseres Angebot im Regional- und Schnellzugverkehr.

12/01

Mit dem Team ÖBB #RichtungZukunft – 3.500 neue Mitarbeiter:innen gesucht

Die ÖBB befinden sich mitten in einem großen Generationenwandel, denn bis 2027 wird rund ein Fünftel der ÖBB Mitarbeiter:innen in Pension gehen. Deshalb sucht der Mobilitäts- und Logistikdienstleister jedes Jahr rund 3.500 neue Mitarbeiter:innen.



Kurz gemeldet

01/02 Mungos werden die ÖBB-Operative Services. Es hat sich gezeigt, dass „Mungos“ am Arbeitsmarkt kaum bekannt ist. Daher wird Mungos Sicher & Sauber, seit 2005 eine 100%-Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG, in ÖBB-Operative Services umbenannt.

02/03 Vorstandsbestellungen. Logistikprofi Christoph Grasl wird Vorstand in der Rail Cargo Group für Markt und Vertrieb. Ralf Mair wird als neuer Geschäftsführer der ÖBB-Produktion GmbH für drei Jahre bestellt.

10/03 Koralmbahn: Letzter Bauabschnitt startet mit technischer Ausrüstung. Der Abschnitt zwischen Feldkirchen und Weitendorf ist im Rohbau fertiggestellt. Die Arbeiten gehen nahtlos über in die Ausstattung mit moderner Bahntechnik.



17/03

S-Bahn Wien erhält Upgrade

Nirgendwo sonst in Österreich steigen die Fahrgastzahlen so stark wie in der Ostregion. Daher muss auch das Öffi-Angebot ausgebaut und verbessert werden. Mit dem Upgrade für die S-Bahn Wien investieren die ÖBB, das Klimaschutzministerium und die Stadt Wien in die Zukunft der S-Bahn-Nahverkehrsstrecken in und um Wien.

Das war 2023

JAHRESRÜCKBLICK. Die erste Frau im Vorstand der ÖBB Holding, ein großes Jubiläum, neue Züge, smarte Apps ...



05/04 300 neue Wechsel- aufbauten für Rail Cargo Group

Mit der Investition in 300 multimodal einsatzfähige Wechselaufbauten (WAB) reagiert die RCG auf die starke Nachfrage der Kunden und erweitert ihr Equipment-Portfolio. Die universell verladbaren Wechselaufbauten schließen die Lücke zwischen Straße und Schiene und ermöglichen so ein Angebot für effiziente End-to-end-Logistiklösungen.

26/04 Gaming-Lounge am Wiener Hauptbahnhof

Ende April eröffnen die ÖBB in der BahnhofCity Wien Hauptbahnhof auf über 300 m² die ÖBB Next Level Gaming Lounge. Besucher:innen können kostenlos ein umfangreiches Gaming-Angebot auf PC, PlayStation 5 und Nintendo Switch erleben. Darüber hinaus gibt es Infos zu den spannenden Digitalisierungsjobs bei den ÖBB.

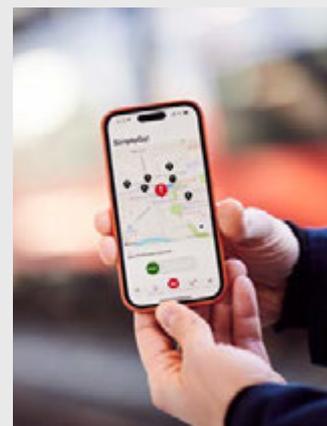


»Im Jubiläumsjahr werden wir nicht nur mit einer Portion Stolz auf unsere Geschichte zurückblicken, sondern vor allem **die Weichen für die nächsten 100 Jahre Richtung Zukunft stellen.**«

ANDREAS MATTHÄ, CEO ÖBB-Holding AG

05/04 SimplyGo! erfolg- reich gestartet

Seit Anfang Februar 2023 gibt es die neue Ticketfunktion SimplyGo!. Das neue Feature erfreut sich großer Beliebtheit. SimplyGo! ist in der ÖBB App verfügbar. Alle Kund:innen mit ÖBB Kund:innenkonto können das Feature in der App aktivieren und nutzen. Vorwiegend wird SimplyGo! für kürzere und spontane Fahrten – zum Beispiel mit der Wiener S-Bahn – genutzt.



01/06 Grüne Flotte für moderne Instandhaltung

Die zukunftsweisende Erneuerung der Instandhaltungsflotte der ÖBB-Infrastruktur AG nimmt weiter Fahrt auf. Das Unternehmen erteilt den Auftrag für 56 emissionsfreie Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge – 21 Plasser MultiCrafter für den Fahrweg, 29 Plasser Catenary-Crafter für die Oberleitung, Instandsetzung und Montage sowie sechs Plasser TransportUnit im Wert von fast 250 Mio. Euro.



12/06 Eigene Energie aus eigener Energie!

Als eines der größten Klimaschutzunternehmen Österreichs werden die ÖBB ihren Energiebedarf bis 2030 zu 80 Prozent selbst abdecken – mit grünem Bahnstrom, den sie in den eigenen Sonnen-, Wind- und Wasserkraftwerken erzeugen. Dafür kreierte Jung von Matt Donau die Energiekampagne mit dem Leitsatz „Eigene Energie aus eigener Energie“.

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

| | 2019* | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Gesamterträge | 6.945 | 6.724 | 6.986 | 7.398 | 7.806 |
| Aufwand für Material und bezogene Leistungen | -1.781 | -1.694 | -1.808 | -2.038 | -2.108 |
| Personalaufwand | -2.742 | -2.743 | -2.751 | -2.947 | -3.214 |
| Sonstiger betrieblicher Aufwand | -476 | -439 | -461 | -416 | -520 |
| EBITDA | 1.946 | 1.849 | 1.966 | 1.997 | 1.964 |
| Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) | -1.191 | -1.224 | -1.337 | -1.333 | -1.382 |
| EBIT | 755 | 625 | 629 | 663 | 582 |
| Finanzergebnis | -587 | -566 | -459 | -470 | -470 |
| EBT | 169 | 59 | 170 | 193 | 112 |
| ROCE (in %) | 2,8 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 1,7 |

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

| | | | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bilanzsumme | 31.254 | 33.103 | 35.555 | 37.968 | 40.865 |
| Langfristige Vermögenswerte | 29.967 | 31.656 | 33.720 | 35.948 | 38.515 |
| <i>davon Sachanlagen</i> | 28.246 | 29.847 | 31.840 | 33.959 | 36.444 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.287 | 1.448 | 1.834 | 2.020 | 2.350 |
| Eigenkapital | 2.645 | 2.768 | 3.244 | 3.524 | 3.213 |
| Eigenkapitalquote (in %) | 8,5 | 8,4 | 9,1 | 9,3 | 7,9 |
| Finanzverbindlichkeiten | 25.343 | 26.666 | 28.258 | 30.327 | 33.534 |
| Net Debt | 24.963 | 26.318 | 27.418 | 29.402 | 32.603 |
| Investitionen brutto | 2.700 | 3.353 | 3.688 | 3.920 | 4.504 |
| Net Debt/EBITDA (Ratio) | 12,8 | 14,2 | 14,0 | 14,7 | 16,6 |
| Net Gearing (Ratio) | 9,4 | 9,5 | 8,5 | 8,3 | 10,1 |

* Ohne abgehenden Geschäftsbereich.

Highlights 2023

78,5 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group im Jahr 2023 transportiert. Dafür ist die RCG **in 18 Ländern präsent**, in 13 davon ist sie in Eigentraktion unterwegs.

45.041

Mitarbeiter:innen waren 2023 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2023), davon **1.851 Lehrlinge in Ausbildung**. Zusätzlich waren über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 191 Lehrlinge tätig.

19

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2028 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur**.

493,6 Mio.

Fahrgäste haben 2023 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 231,7 Mio. in den Zügen des Nahverkehrs, 46,5 Mio. im Fernverkehr und 215,4 Mio. waren mit dem Postbus unterwegs.



ÖBB, einer der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs

24



COVER. Der Bahnboom hat die ÖBB im zweiten Halbjahr 2023 vor große Herausforderungen gestellt. Das hat sie dazu veranlasst, 2024 zum Qualitätsjahr auszurufen.

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2023 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter: konzern.oebb.at/gb2023

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Vorwort des Vorstands | 2 |
| Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden | 6 |
| Verlässlich in die Zukunft | 12 |
| Corporate Governance Bericht | 38 |
| Konzernlagebericht | 46 |
| A. Struktur und Beteiligungen | 46 |
| B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld | 48 |
| C. Wirtschafts- und Prognosebericht..... | 63 |
| D. Immobilienmanagement..... | 90 |
| E. Personalbericht..... | 90 |
| F. Chancen- und Risikobericht | 96 |
| G. Nachhaltigkeitsbericht..... | 104 |
| H. Nichtfinanzielle Chancen und Risiken | 194 |
| I. Taskforce on Climate-related Financial Disclosures | 207 |
| J. GRI-Inhalts-Index..... | 208 |
| K. Anmerkungen zum Lagebericht..... | 219 |
| Konzernabschluss | 222 |
| Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2023 | 222 |
| Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2023 | 223 |
| Konzern-Bilanz per 31.12.2023 | 224 |
| Konzern-Geldflussrechnung 2023 | 225 |
| Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2023 | 226 |
| Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2023 | 227 |
| A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden..... | 227 |
| B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung | 253 |
| C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss..... | 282 |
| Bestätigungsvermerk..... | 316 |
| Glossar | 322 |
| Impressum | 324 |



Mit Qualität zurück in die Zukunft

12



»Um trotz weiter
steigendem Angebot
wieder zur gewohnt
hohen Qualität der
ÖBB zurückzukehren,
rufen wir 2024 zum
»Qualitätsjahr« aus!«

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

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2023

Vorwort des Vorstands

Qualität im Mittelpunkt. Die ÖBB können 2023 auf ein weiteres wirtschaftlich gutes Geschäftsjahr zurückblicken. Allerdings haben ungünstige Faktoren wie eine schwächere Weltwirtschaft, anhaltende Lieferkettenprobleme bei Zulieferern und Extremwetterereignisse den Bahnbetrieb vor große Herausforderungen gestellt. Zusätzlich hatten die ÖBB mit den Kapazitätsengpässen aufgrund extremer Lieferverzögerungen längst bestellter Züge zu kämpfen. Der Fokus liegt nun darauf, die gewohnte Qualität abzusichern und die Resilienz des Bahnsystems zu steigern.

Der Rückblick auf das abgelaufene Geschäftsjahr fällt dieses Mal zweigeteilt aus. Wirtschaftlich betrachtet ist 2023 mit einem Konzern-EBT von 112 Millionen Euro trotz der angesprochenen Rahmenbedingungen insgesamt durchaus zufriedenstellend verlaufen. In puncto Qualität hingegen konnten wir die hohen Ansprüche unserer Kund:innen – insbesondere im 2. Halbjahr – nicht in gewohnter Weise erfüllen. So hatten wir im Personenverkehr mit übervollen Zügen, Verspätungen sowie mit Zugausfällen zu kämpfen, während der Güterverkehr mit Zuverlässigkeitsproblemen konfrontiert war, die durch nicht planbare Baustellen im internationalen Bahnnetz entstanden sind. Und auch die ÖBB-Infrastruktur AG hatte ungewöhnlich viele Störfälle zu bewältigen – durch Extremwetterereignisse und die sehr hohe Auslastung des Schienennetzes verursacht.

Wir rufen 2024 zum Qualitätsjahr aus!

Um trotz weiter steigendem Angebot wieder zur gewohnt hohen Qualität der ÖBB zurückzukehren, rufen wir 2024 zum „Qualitätsjahr“ aus. Von der Instandhaltung der Infrastruktur über die Wartung unseres bestehenden Wagenmaterials und die Beschaffung neuer Züge und Lokomotiven bis zur Gestaltung des Fahrplans und der Trassenplanung für Personen- und Güterzüge. Zum Qualitätsjahr 2024 müssen alle für den Bahnbetrieb relevanten Bereiche ihren Beitrag leisten, indem Abläufe geprüft, bewertet und – wo notwendig – neu aufgesetzt und digitalisiert werden. Denn wir wollen ganz rasch wieder dorthin zurück, wo wir in den vergangenen Jahren waren: als Qualitätsführer an die Spitze der Eisenbahnunternehmen in der EU!

2023: ein Jahr der Rekorde im Personenverkehr

Der bereits 2022 einsetzende Reiseboom hat auch im abgelaufenen Jahr unvermindert angehalten. Mit insgesamt mehr als 490 Millionen Fahrgästen im Nah- und Fernverkehr sowie in unseren Bussen ist das Jahr 2023 das erfolgreichste in der Geschichte der ÖBB. Eine – Stichwort Klimaschutz – mehr als erfreuliche Entwicklung. Waren wir bisher aber gewohnt, dass die ÖBB jede Steigerung der Verkehrsleistung ohne Probleme und in der gewohnt hohen Qualität in den Bereichen Pünktlichkeit,

Sicherheit und Sauberkeit bewältigen können, so haben wir das im letzten Jahr leider nicht immer geschafft. Es fehlte vor allem ab dem 4. Quartal 2023 an ausreichend Wagenmaterial für den Nahverkehr und ab Dezember auch für den Fernverkehr. Die Gründe dafür waren vielfältig: So hatten bestellte neue Züge eine Lieferverzögerung von über zwei Jahren, was zu einer deutlich intensiveren Nutzung des bestehenden Wagenmaterials geführt hat. Aufgrund der kürzeren Wartungsintervalle und häufigeren Stopps der bestehenden Züge in der Werkstatt waren Zugausfälle im Betrieb das Resultat.

»Die Investitionen werden dazu beitragen, die **notwendige Kapazitätssteigerung auf der Schiene zu erreichen – durch neue Strecken und durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs.**«

Neue Tag- und Nachtzüge und ein neues ÖBB Unternehmen in Deutschland

Um künftig Engpässen beim Wagenmaterial entgegenzuwirken, investieren die ÖBB in den nächsten Jahren über sechs Milliarden Euro. Insgesamt sind mehr als 300 neue Züge im Anrollen. Mit einer Kapazitätssteigerung von rund 50 Prozent bis 2030 allein im Fernverkehr sehen wir uns für die Zukunft gut gerüstet. Neues gibt es aber nicht nur beim Wagenmaterial. Die ÖBB starteten im letzten Jahr den Zukauf des Bahnunternehmens Go-Ahead, das Nahverkehrsstrecken im Süden Deutschlands bedient. Die erbrachte Verkehrsleistung des neuen Tochterunternehmens entspricht dabei in etwa jener der ÖBB-Personenverkehr AG in Tirol und Vorarlberg.

RCG behauptet sich trotz Rückgang der Transportmengen

Die Güterverkehrssparte der ÖBB blickt auf ein weiteres schwieriges Jahr zurück, konnte aber dank der konsequenten Internationalisierungsstrategie der letzten Jahre dennoch ein positives Geschäftsergebnis erzielen. Hauptgrund dafür war der Erfolg der ausländischen Tochtergesellschaften der Rail Cargo Group (RCG) insbesondere im Bereich der End-to-end-Logistik. Die negativen Folgen der eingetrübten Weltwirtschaft, des anhaltenden Krieges in der Ukraine und des neuerlich aufgeflamnten Nahostkonflikts konnten damit zu einem Gutteil kompensiert werden. Demgegenüber führte die aufgehende Preisschere zwischen Strom- und Dieselpreis – gekoppelt mit der inflationsbedingten Steigerung sonstiger Fixkosten – erneut zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zugunsten des Straßentransports. Um diesem Trend entgegenzuwirken, investiert die RCG verstärkt in ein attraktives Bahnlogistik-Gesamtangebot: mit multimodalen Transportlösungen, die einen optimalen Mix der verschiedenen Verkehrsträger bieten, Digitalisierungsprojekten wie der Logistikplattform „MIKE“, die die Abwicklung von Transporten einfacher, transparenter und effizienter macht, sowie der weiteren internationalen Expansion.



CEO ANDREAS MATTHÄ. Vorstandsvorsitzender

Leistungsfähige und sichere Infrastruktur als Erfolgsgarant

Österreich war trotz der angesprochenen Probleme auch im abgelaufenen Jahr Bahnland Nummer eins in der EU. Grundlage für diesen Erfolg ist eine leistungsfähige, sichere Schieneninfrastruktur, die wir in Österreich seit vielen Jahren sicherstellen können. Planerische Grundlage ist dabei das Zielnetz 2025+, Finanzierungsgrundlage sind die entsprechenden jeweils auf sechs Jahre angelegten Rahmenpläne.

Als infrastrukturelle Meilensteine des abgelaufenen Jahres seien hier exemplarisch der Durchbruch des Koralmtunnels und die Teileröffnung der Koralmbahn genannt.

Mit 21 Milliarden Euro wird auch für den Zeitraum 2024 bis 2029 wieder eine Rekordsumme für den Ausbau, die Erhaltung und die Digitalisierung der Bahninfrastruktur zur Verfügung stehen. Diese Investitionen werden dazu beitragen, die unbedingt notwendige Kapazitätssteigerung auf der Schiene zu erreichen, und zwar zum einen durch neue Strecken und zum anderen durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs, die eine Verdichtung der Verkehre um bis zu 25 Prozent möglich machen wird.



CFO MANUELA WALDNER. Mitglied des Vorstands

Erfahrene und neue Mitarbeiter:innen sichern gemeinsam die Zukunft der ÖBB

Auch im letzten Geschäftsjahr stellte die Suche und die Aufnahme von neuen Mitarbeiter:innen eine zentrale Aufgabe für alle Unternehmensbereiche dar. Die Pensionierungswelle der sogenannten „Baby Boomer“ bringt die ÖBB in einen Generationenwandel, zusätzlich brauchen wir neue Mitarbeiter:innen, um den Bahnboom zu bewältigen. Die gute Nachricht hierzu lautet: Die ÖBB waren auch 2023 ein attraktiver Arbeitgeber, wie die Zahl von über 5.000 externen Neuaufnahmen im Jahr 2023 eindrucksvoll bestätigt.

Allen neuen Mitarbeiter:innen danken wir herzlich für ihren Einstieg bei den ÖBB! Unser Dank gilt aber vor allem auch jenen Tausenden Kolleg:innen, die bereits seit Jahren dafür sorgen, dass die ÖBB erfolgreich unterwegs sind. Sie sind es, die mit ihrer Kompetenz und Erfahrung nicht nur den laufenden Betrieb garantieren, sondern parallel dazu auch noch für die Integration der nächsten Generation in das Unternehmen sorgen. Danke für Euer Engagement und Eure Leistung für die ÖBB!

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag.^a Manuela Waldner

Mitglied des Vorstands (CFO)



»Menschen werden nur dann **vom Auto auf die Bahn umsteigen**, wenn ihre Anforderungen nach **Komfort, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit** besser erfüllt werden.«

Andrea Reithmayer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Liebe Leserin, lieber Leser. »Heißkalt« – so lässt sich das Geschäftsjahr 2023 zusammenfassen. Einem Rekord an Passagieren standen im 2. Halbjahr leider für die ÖBB ungewohnt größere Qualitätsprobleme hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gegenüber.

Gerade der hohe Qualitätsanspruch, mit dem die ÖBB in den letzten Jahren ihren Auftrag erfüllt haben, hat das Unternehmen nicht nur bezüglich Zuspruch seiner Kund:innen an die Spitze geführt, sondern auch im internationalen Vergleich zu einer der führenden Bahnen gemacht – und das sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Sieht man von Corona-bedingten Unterbrechungen ab, steigt erfreulicherweise die Zahl der beförderten Passagiere Jahr für Jahr auf einen im Jahr 2023 neuerlich zu verzeichnenden Rekordwert.

Mit dem Mehr an Fahrgästen wächst jedoch der Bedarf an Wagenmaterial, die Notwendigkeit des Infrastrukturausbaus und die Nachfrage nach qualifiziertem Personal. Auf diese Wachstumsindikatoren haben die ÖBB mit umfangreichen Investitions- und Rekrutierungsprogrammen reagiert, die jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht in der erforderlichen Geschwindigkeit realisiert werden konnten. Dies führte zu merklichen Qualitätseinbußen, die es jetzt gilt, so schnell wie möglich zu überwinden. Auch der Güterverkehr sah sich schwierigen, geopolitischen und wirtschaftlichen Umfeldbedingungen ausgesetzt. Neben all diesen internationalen Faktoren ist der Mengenrückgang in Österreich auf die ungleichen Bedingungen im Wettbewerb mit der Straße zurückzuführen und prägt bis heute die Situation auf dem Inlandsmarkt.

Schwierige Markt- und Umfeldbedingungen

Unwetterextreme, massive Lieferverzögerungen der Fahrzeughersteller sowie von Ersatzteilkomponenten, Baubetrieb und Streikverhalten bei den Nachbarbahnen und ein umkämpfter Arbeitsmarkt waren die wesentlichsten qualitätskritischen Herausforderungen des Wirtschaftsjahres 2023.

Als einer der größten Arbeitgeber des Landes konnten auch 2023 Tausende neue Mitarbeiter:innen für die ÖBB gewonnen werden. Der Arbeitsmarkt ist jedoch hart umkämpft, der Wettbewerb groß. Beinahe jede Branche in Österreich ist vom massiven Fachkräftemangel betroffen. Die ÖBB setzen daher nicht nur auf die Weiterentwicklung von attraktiven, gleichberechtigten und innovativen Arbeitsplätzen, sondern haben auch sehr früh erkannt, wie wertvoll und wichtig die Ausbildung von jungen Menschen in zahlreichen Lehrberufen für nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen ist. All diese Bemühungen sind mehr als zu unterstützen, damit die Bahn mit engagierten und wertgeschätzten Mitarbeiter:innen resilienter wird und dem wachstumsbedingten Service- und Dienstleistungsanspruch gerecht werden kann.

Das Erfüllen des eigenen Qualitätsanspruchs ist aber nicht nur eine Frage des Personals, sondern auch der Hard- und Software. Hier gibt es ebenso nicht nur einen Grund, der zu den Komplikationen im abgelaufenen Geschäftsjahr führte.



ANDREA REITHMAYER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Neben bereits erwähnten Beeinträchtigungen wie Unwetterkapriolen im Sommer, Bau- und Streikverhalten der Nachbarbahnen führten vor allem Lieferschwierigkeiten zu Ausfällen und Verspätungen. So hat sich die Lieferzeit von neuem Wagenmaterial aufgrund geopolitischer Entwicklungen und Lieferkettenproblemen, aber auch einer hohen Auslastung wegen von vier auf mittlerweile sechs Jahre erhöht.

Ein Umstand, der einerseits dazu führt, dass benötigte neuen Kapazitäten für die Angebotsausweitung fehlen, andererseits das vorhandene Wagenmaterial intensiver und über vorgesehene Lebenszyklen hinaus genutzt werden muss. Dies wiederum erhöht die Anfälligkeit für Störungen sowie Ausfälle und verkürzt notwendige Wartungsintervalle. Um diesen Mehrbedarf an Reparaturen und Services zu bewältigen, braucht es wiederum mehr Personal; Lieferengpässe von Ersatzteilen verschärften die Problematik zusätzlich. Ein negativer Kreislauf, der nur schwer – jedenfalls nicht kurzfristig – zu durchbrechen ist.

Wachstumsbedingter Optimierungsanspruch

Der Anspruch und das große Commitment aller ÖBB Mitarbeiter:innen, dass sie „ihren“ Kund:innen hohe Qualität und Verlässlichkeit bieten wollen, ist dem Vorstand bewusst und bekannt. Das konnte durch all die ununterbrochenen Krisenjahre seit dem Jahr 2021 mehrfach bewiesen werden. Daher ist es zu begrüßen, dass das neue Geschäftsjahr ganz dem Ziel gewidmet ist, zur bewährten Qualität zurückzufinden. Denn trotz der externen Faktoren und Rahmenbedingungen, die zu dieser für die ÖBB schwierigen und nicht zufriedenstellenden Situation geführt haben, gibt es durchaus „Hausaufgaben“, deren Lösung die ÖBB zumindest zum Teil selbst in der Hand haben.

Agile Betriebsabläufe, Digitalisierung und Internationalisierung als Muss

Um die gestiegenen betrieblichen Herausforderungen gut bewältigen zu können, wird es notwendig sein, bestehende Prozesse und Prozessketten zu prüfen, zu adaptieren und noch besser aufeinander abzustimmen. Das erfordert eine gesamthafte, agilere Sicht in der Steuerung der Betriebsabläufe sowie der Ressourcen- und Kapazitätseinsätze, die für einen modernen Bahnbetrieb von heute und morgen unerlässlich ist.

Eine ganz wichtige Rolle übernimmt dabei die Digitalisierung, deren Umsetzung die ÖBB konsequent vorantreiben müssen. Denn ohne digitale Unterstützung werden die ÖBB ihren eigenen Qualitätsanspruch künftig nicht erfüllen können. Dabei geht es auf der einen Seite um digitale Angebote und Services für die Kund:innen im Personen- und Güterverkehr, auf der anderen Seite sind jedoch fast noch mehr betriebliche Prozesse beteiligt. Die Digitale Automatische Kupplung ist nur ein Beispiel dafür. Schon heute können Drohnen raschere Daten über den Zustand einer Strecke liefern und künftig ermöglichen „Digitale Twins“ die automatisierte und dynamische Erfassung von Fahrzeugdaten, um Instandhaltung und betriebliche Steuerung zu optimieren.

Auch die Internationalisierung, die nicht nur für die Rail Cargo von Bedeutung ist, sondern auch im

Personenverkehr eine größere Rolle spielen wird, steht im Fokus, unter anderem um wichtige Erfahrungen für den zunehmenden europäischen Wettbewerb zu sammeln und das große Potenzial zur Verlagerung der klimaschädigenden Flüge auf die Schiene zu heben.

Zur notwendigen Internationalisierung gehört aber auch, die Stimme der Bahn auf europäischer Ebene zu stärken. Deshalb bedarf es gleichfalls

»Der Anspruch und das große Commitment aller ÖBB Mitarbeiter:innen, dass sie ›ihren‹ Kund:innen hohe Qualität und Verlässlichkeit bieten wollen, ist dem Vorstand bewusst.«

»Trotz externer Faktoren, die zu dieser für die ÖBB nicht zufriedenstellenden Situation geführt haben, gibt es durchaus ›Hausaufgaben‹, deren Lösung die ÖBB zumindest zum Teil selbst in der Hand haben.«

im Güterverkehr einer transnationalen Anstrengung, um die ungleichen Bedingungen zwischen Straße und Schiene auszugleichen. Hier haben die eklatant unterschiedlich gestiegenen Energie- und Treibstoffkosten fast schon zu einem „unlauteren Wettbewerb“ zuungunsten der Bahn geführt. Jedenfalls kann es weder im Interesse der EU liegen noch steht es im Einklang mit den gesetzten Klimazielen, die Schiene hier weiter ins Hintertreffen zu setzen.

Positive Signale und Zuversicht für 2024

2024 wird bestimmt kein einfaches Jahr, auch wenn es positive Signale gibt. Einer ersten Entspannung durch die absehbare Einlieferung von Wagenmaterial im Frühjahr stehen weiterhin der zu deckende Personalbedarf und die Herausforderungen gegenüber, die mit dem Ausbau der Infrastruktur einhergehen. So erfreulich der Rekord an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ist, mit denen die Kapazitäten auf der Schiene bis 2040 zu verdoppeln sind, werden die damit verbundenen Bautätigkeiten weiter im Spannungsfeld bleiben. Hier gilt es, die Balance zu finden zwischen dem Anspruch, ein Infrastrukturvorhaben so rasch und damit auch so kosteneffizient wie möglich umzusetzen, und dem Wunsch, Menschen und Waren pünktlich und zuverlässig, das heißt ohne längere baustellenbedingte Beeinträchtigungen an ihr Ziel zu bringen.

Denn klar ist, dass Menschen, die vom Auto auf die Bahn umsteigen sollen, nur dann zu überzeugen sind, wenn ihre Anforderungen nach Komfort, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit besser als beim Individualverkehr erfüllt werden. Dies ist nicht nur das Interesse der ÖBB als Mobilitätsdienstleister, sondern es ist auch eine Verantwortung für den Klimaschutz, der schon lange, aber heute wichtiger denn je zum Selbstverständnis der ÖBB gehört.

In diesem Sinne danke ich allen Mitarbeiter:innen und dem Vorstand trotz widriger Umstände für ihre Leistungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2023. Ich vertraue darauf, dass die ÖBB die anstehenden Aufgabenstellungen meistern und bald zur gewohnten Qualität zurückfinden werden.

Mag.^a Andrea Reithmayer

Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG



Verschubmitarbeiter Stefan Kaubek ist mit einem Hemmschuh in der Hand im Gespräch mit CFO Manuela Waldner und CEO Andreas Matthä über grobe und feine Details beim Verschub.



Verlässlich in die Zukunft

Mit Qualität zurück in die Zukunft

FÜR UNSERE KUND:INNEN. Als Mobilitäts- und Logistikanbieter sind die ÖBB 100+ Jahre nach ihrer Gründung die klare Nummer eins in Österreich und ein führender Player und Innovationstreiber in Europa. Das wollen die ÖBB bleiben und stellen daher das Jahr 2024 unter das Motto „Qualität“.

Fast 500 Millionen Fahrgäste 2023 sind im wahrsten Sinne des Wortes ein Jahrhundertrekord für die ÖBB. Im Jahr ihres 100. Geburtstags haben so viele Menschen Bahn und Bus genutzt wie noch nie zuvor. Einen großen Anteil daran hat der Fernverkehr, bei dem die ÖBB in den vergangenen fünf Jahren um 20 Prozent zulegen konnten und bei Nachtreisen heute europaweit führend sind. Aber auch im Güterverkehr sind die ÖBB in mittlerweile 18 Ländern tätig und die Nummer zwei in Europa. Die Begeisterung für die Bahn und den öffentlichen Verkehr bringt die Schiene vor allem an Wochenenden und Starkreisetagen wie an und vor Feiertagen jedoch mittlerweile an Kapazitätsgrenzen. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Kund:innen. Unpünktlichkeit, Platzmangel, schmutzige Fahrzeuge oder gar Ausfälle beziehungsweise Zugräumungen stoßen auf wenig Verständnis. Bahn und Bus sind daher gefordert, ihre Fahrgäste sprichwörtlich so „abzuholen“, dass sie immer wieder gerne einsteigen. Das gilt auch für den Güterverkehr, wo Kunden ein zuverlässiges Angebot und die Einhaltung zugesagter Liefertermine erwarten.

Ziel der ÖBB ist es, die gewohnte Qualität, die sie in den letzten Jahren so erfolgreich gemacht hat und die den Weg in eine nachhaltige und leistbare Mobilität weist, wieder im vollen Umfang herzustellen. Der Fokus richtet sich dabei insbesondere auf die Themen „Zuverlässigkeit“, „Pünktlichkeit“, „Sauberkeit“ und „Sicherheit“ sowie „Service“.

Zuverlässigkeit: mehr als die Summe

Zuverlässigkeit ist eine grundlegende Qualität, die alle anderen Aspekte vereint: Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit sowie >

JAHRHUNDERT-REKORD. Noch nie waren so viele Menschen in Österreich mit der Bahn und mit dem Bus unterwegs. Alleine im letzten Jahr konnten die ÖBB über 490 Millionen Fahrgäste begrüßen. Dieser Bahnboom bringt aber eine Reihe von Herausforderungen mit sich





Verlässlich
in die Zukunft

Die fünf Säulen der ÖBB Qualitätsstrategie

Der anhaltende Bahnboom hat die ÖBB vor neue Herausforderungen gestellt. Diese sollen im Qualitätsjahr 2024 nun aktiv angegangen werden. Dabei fokussieren sich die ÖBB auf fünf Bereiche.

Zuverlässigkeit

Mehr als 45.000 Mitarbeiter:innen arbeiten täglich zuverlässig daran, dass die ÖBB die beste Bahn in der EU bleibt. Um das zuverlässigste Verkehrsmittel von heute und morgen für ihre Kund:innen zu sein, nehmen die ÖBB jährlich **rund 3.500 neue Kolleg:innen** auf.

Pünktlichkeit

Auf dem Weg zur pünktlichsten Bahn in der EU setzen die ÖBB auf **mehr und moderne Züge** sowie auf **Digitalisierung** im Personen- und Güterverkehr – und investieren in den Ausbau und die Modernisierung von **Strecken und Infrastruktur**.

Sicherheit und Sauberkeit

Die ÖBB setzen alles daran, dass Fahrgäste sicher und unbeschadet an ihr Ziel gelangen. Das bedeutet **Sicherheit in den Zügen, im Verkehr und auch auf unseren Bahnhöfen**. **Saubere Züge, Busse und Bahnhöfe** erhöhen den Wohlfühlfaktor.

Service

Die ÖBB erheben auch den Anspruch, die freundlichste und komfortabelste Bahn zu sein – mit einer großen Zahl von **neuen Zügen und deutlich mehr Sitzplätzen**. Service bedeutet aber auch klare und einfache **Kund:inneninformation** – vor Ort und auf dem Smartphone.

Klimaschutz

Die ÖBB halten weiter Kurs, der **größte Anbieter für klimafreundliche Mobilität** und das nachhaltigste Klimaschutzunternehmen Österreichs zu sein. Die ÖBB leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität im Mobilitätssektor.

Qualitätsjahr 2024.

Effektive Maßnahmen für zufriedene Kund:innen



NEUE RAILJETS. Seit April 2024 am Brenner im Einsatz (o.), die Doppelstockzüge kommen 2026

Service. Um diese zu einer gemeinsamen Qualität zu vereinen, braucht es aber noch mehr als deren Summe – das sind die Mitarbeiter:innen der ÖBB, die täglich daran arbeiten, dass die ÖBB die beste Bahn in der EU bleibt. Insgesamt sind bei den ÖBB mehr als 45.000 Mitarbeiter:innen bei Bus und Bahn sowie zusätzlich rund 2.000 Lehrlinge in 135 verschiedenen Berufsbildern beschäftigt.

Um heute und morgen das zuverlässigste Verkehrsmittel für ihre Kund:innen zu sein, nehmen die ÖBB jährlich rund 3.500 neue Kolleg:innen auf. Das ist unter anderem dadurch bedingt, dass circa ein Fünftel der aktuellen Belegschaft in den nächsten Jahren in Pension geht. Dieser Generationenwandel ist Chance und Herausforderung zugleich. Junge Menschen haben neue Ideen und sind in der Regel vertrauter mit modernen Technologien. Zuverlässigkeit ist aber auch eng mit Erfahrung verbunden, und die haben wiederum die erfahrenen Mitarbeiter:innen. Wichtig ist es daher, dass deren Know-how im Unternehmen bleibt und an die nachfolgende Generation ÖBBler:innen weitergegeben wird.

Umgekehrt wollen die ÖBB auch ein zuverlässiger Arbeitgeber sein, indem sie ihren Mitarbeiter:innen sichere, sinnstiftende und abwechslungsreiche Jobs mit vielen Benefits sowie Möglichkeiten zur Weiterbildung bieten.

Pünktlichkeit: wenn jede Sekunde zählt

Zwar gehören die ÖBB mit einer Pünktlichkeit im Personenverkehr von insgesamt 95 Prozent nach wie vor zur Spitze in Europa, dennoch entsprechen die Detailwerte in puncto Qualität insbesondere im Fernverkehr weder den Ansprüchen der



SEMMERING-BASISTUNNEL. Während noch die letzten Meter gegraben werden, geht der Innenausbau bereits zügig voran

Fahrgäste noch den eigenen. Das liegt unter anderem an der mangelnden Übergabequalität der Züge aus dem benachbarten Ausland.

Ebenso stellt der – sehr erfreuliche – Fahrgastzuwachs die ÖBB vor Herausforderungen bei der Einhaltung der Haltezeiten in den Stationen. Verspätungen sind nicht zuletzt die Folge eines umfassenden Bauprogramms bei laufendem Betrieb sowie von Lieferverzögerungen beim neuen Wagenmaterial, da bei Abweichungen keine Ersatzgarnituren bereitgestellt werden können.

Um so pünktlich zu sein, wie es der Anspruch der ÖBB ist, wurde und wird die Kooperation mit den Nachbarbahnen intensiviert, etwa in der Instandhaltung, zudem wurden Zugläufe angepasst.

Die Bautätigkeit angesichts des größten Investitionsprogramms in der Geschichte der ÖBB wird unter anderem mit Abweichungsfahrplänen begleitet. Damit informieren die ÖBB ihre Fahrgäste, um die Bahnfahrt für diese auch während der Bauarbeiten planbar zu machen. Dazu kommt, dass die Intensivierung des Verkehrs die Zeitfenster reduziert, um „ins Gleis“ zu gehen. Ziel ist daher eine Optimierung der Ablaufplanung und Logistik von Baustellen, damit so die Infrastruktur möglichst hoch verfügbar bleibt. Darüber hinaus arbeiten die ÖBB intensiv an einer Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems bis zum Jahr 2040. Dies wird durch den Ausbau der Bahninfrastruktur, die Digitalisierung und die Inbetriebnahme neuer Züge gelingen.

Einfach buchen über SimplyGo!

Neu in der ÖBB App ist seit Februar 2023 die Ticketfunktion SimplyGo!. Nach Aktivierung werden **via GPS-Tracking die mit Bahn, Bus, Straßenbahn oder U-Bahn zurückgelegten Strecken erkannt**. Abgerechnet wird erst in den frühen Morgenstunden des Folgetages, um den passenden Tarif aus den verfügbaren Ticketangeboten zu ermitteln. Hinterlegte Ermäßigungen werden berücksichtigt. **Alleine im ersten Jahr haben über 36.000 Kund:innen der ÖBB das Feature SimplyGo! in der ÖBB App bereits aktiviert.**

Sauberkeit: der erste Eindruck

Saubere Bahnhöfe, Haltestellen und Züge sind die Visitenkarte der ÖBB und für den „ersten Eindruck“, der bekanntermaßen zählt, verantwortlich. Je mehr Menschen jedoch unterwegs sind, umso mehr kommt es auch zur Verunreinigung von Bussen, Zügen sowie der Stationen und Bahnhöfe. Die ÖBB begegnen den neuen Anforderungen mit einer bedarfsorientierten Reinigung. Unter anderem werden die Reinigungsintervalle dann forciert, wenn die Kund:innenfrequenz besonders hoch ist. Geprüft wird außerdem der Einsatz technischer Reinigungslösungen. Qualität in der Sauberkeit heißt aber auch Nachhaltigkeit. Ziele

dabei sind der Einsatz von ökologischen Mitteln und generell die Reduktion von Chemie. Ein Projekt zur Vermeidung von Mikroplastik ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit von ÖBB-Infrastruktur und Studierenden der Universität Graz.

Sauberkeit ist aber nicht nur per se ein wesentlicher Aspekt von Qualität, Sauberkeit trägt gleichwohl dazu bei, Unfälle oder die Verbreitung von Krankheiten zu vermeiden. Und: Sauberkeit erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl.

Sicherheit: ein umfassendes Thema

Das überaus wichtige Thema „Sicherheit“ umfasst drei Bereiche: öffentliche Sicherheit, Arbeits- und betriebliche Sicherheit >



NEUER REISEKOMFORT. Der Innenausbau des neuen Railjets wie des neuen Nightjets ist noch besser auf Anforderungen von Reisenden abgestimmt

sowie Informationssicherheit. Damit ist Sicherheit eine Qualität der ÖBB, die sich an ihre Kund:innen genauso richtet wie an ihre Mitarbeiter:innen. Die Bedeutung zeigt sich auch daran, dass „Sicherheit leben“ einer der vier Unternehmenswerte der ÖBB ist.

Je mehr Menschen mit Bahn und Bus unterwegs sind, umso größer ist die Gefahr, dass Fahrgäste sowie Mitarbeiter:innen Opfer strafbarer Handlungen werden. Dazu kommt das Mehr an Baustellen sowie an Wartung, mit dem das Risiko von Unfällen ebenfalls zunimmt.

Um ihre Fahrgäste und ihre Mitarbeiter:innen bestmöglich zu schützen, verstärken die ÖBB interne Maßnahmen und arbeiten im Rahmen von „Gemeinsam sicher“ eng mit der Polizei zusammen. Im Bereich Arbeitssicherheit und betriebliche Sicherheit stärken Schulungen und Information das Sicherheitsbewusstsein und die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter:innen. Außerdem gelangen technische und digitale Lösungen zum Einsatz, die zur Erhöhung der Sicherheit beitragen. So wird bei

Künstliche Intelligenz wird künftig dazu beitragen, dass Kund:innen der ÖBB genau die Information bekommen, die sie brauchen, wenn sie sie brauchen.

neuen Strecken verstärkt das Zugsicherungssystem ETCS eingebaut, das ganz ohne Signale auf der Strecke auskommt.

Service: Hard- und Software in neuer Qualität

Um ihren Fahrgästen und Kund:innen das beste Service zu bieten, investieren die ÖBB laufend in ihr Wagenmaterial. Rund 330 neue Züge und mehr als 100.000 moderne Sitzplätze kommen in den nächsten Jahren auf die Schiene. Dabei werden die unterschiedlichen Anforderungen von Reisenden im Fern- sowie im Nah- und Regionalverkehr (Platz für Gepäck, Ausstattung und Komfort der Sitzplätze) berücksichtigt.

Die Servicequalität im Güterverkehr besteht vor allem darin, Unternehmen den Zugang zum System Schiene zu vereinfachen. Die Rail Cargo Group setzt dabei auf multimodale Transporte, die die Nachhaltigkeit des Schienengüterverkehrs mit der Flexibilität des Lkw-Verkehrs auf der ersten und letzten Meile verbinden und damit auch Auftraggeber erreichen, die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen.

Um die nachhaltige Verkehrswende voranzutreiben, spielt zudem die Digitalisierung eine zentrale Rolle und ermöglicht Services, die den Schienengüterverkehr für möglichst viele Kunden noch einfacher und komfortabler machen.

Technische Services: Qualität am Laufen halten

Zum Funktionieren der Hardware leistet die ÖBB-Technische Services (ÖBB-Train Tech) einen wichtigen Beitrag. Als technisches Rückgrat der ÖBB Fahrzeuge verantwortet diese die Wartung und Instandhaltung der gesamten Flotte. Auch



ELEKTROANTRIEB. Die neuen Akkutriebzüge sowie die nächste Generation der Postbusse

deren technische Weiterentwicklung übernehmen die rund 4.000 Mitarbeiter:innen an den österreichweit 25 Standorten der ÖBB-Train Tech. Die große Herausforderung ist die Erfüllung des zunehmenden Bedarfs bei so wenig Einschränkungen wie möglich für den laufenden Betrieb. Weiter ausgebaut werden soll dazu die sogenannte Stilllagewartung, die in den Fahrplanpausen der Fahrzeuge passiert. Auf diese Weise kann auch die Zahl der Reservefahrzeuge reduziert werden.

Zusätzlich wird bei neuen Fahrzeugflotten, wie etwa den Railjets und Nightjets der neuen Generation oder den neuen Doppelstockzügen, die Revisionsarbeit so in Module aufgeteilt, dass diese in einem Wartungsfenster von zumindest acht Stunden erledigt werden kann. Verstärkt wird auch die „zustandsorientierte Wartung“ (Condition-based Maintenance), bei der die ÖBB-Train Tech Daten und Informationen „live“ aus dem Fahrzeug oder von der Strecke erhält, um auf einen vorhandenen oder sich ankündigenden Schaden vorbereitet zu sein. 3D-Druck und die Aufarbeitung zahlreicher Fahrzeugkomponenten im eigenen Haus machen die ÖBB-Train Tech unabhängiger von Lieferketten und gewährleisten die Zuverlässigkeit älterer Fahrzeuge.

Information: Qualitätsschlüssel zum Erfolg

Mindestens so wichtig wie die Qualität des Wagenmaterials ist die Kund:inneninformation. Ziel ist es dabei zum einen, den Zugang zum öffentlichen Mobilitätsangebot so einfach wie möglich zu gestalten, und zum anderen, Fahrgästen die Infor-

mationen zu liefern, die sie je nach Situation tatsächlich benötigen oder wünschen.

Als Medium übernimmt das Smartphone dabei eine zentrale Rolle. Mit verschiedenen Apps für unterschiedliche Bedürfnisse kann den individuellen Ansprüchen der Kund:innen am besten Rechnung getragen werden. Künftig können Reisende, die sich dafür registriert haben, mittels Geotracking auch unterwegs noch aktueller, bedarfsorientierter und zielgenauer auf dem Laufenden gehalten werden.

Ebenso wichtig sind aber auch die Informationsangebote vor Ort in den Bahnhöfen, auf den Bahnsteigen sowie in den Bussen und Zügen, die laufend ausgebaut und weiterentwickelt werden. So geben LED-Bahnsteiganzeiger Auskunft darüber, ob man auf dem richtigen Bahnsteig steht und ob der Zug pünktlich ist,

Abfahrtsmonitore zeigen mit farblichen Indikatoren an, wie viel Zeit noch bis zur Abfahrt verbleibt, und elektronische Wagenreihungsanzeiger helfen bei der Orientierung, wo welcher Wagen halten wird. Verstärkt sollen auch digitale Info-Stelen zum Einsatz kommen, an denen alle wesentlichen Informationen zu den Zugverbindungen und zum Bahnhof zentral abrufbar sind.

Aktuelle und wichtige Informationen werden über Lautsprecher durchgesagt, um vor allem jene Menschen zu informieren, die visuelle Informationen schlecht oder gar nicht wahrnehmen können. Drei verschiedene Gongs unterscheiden dabei zwischen Standardinformationen, allgemeinen Informationen

wie Baustellen und Sonderinformationen wie Störungen. In Zukunft wird auch künstliche Intelligenz die Qualität der Information so verbessern, dass Kund:innen individuell die Hinweise erhalten, die ihnen weiterhelfen. <

ÖBB-Train Tech: technisches Rückgrat der ÖBB Flotte

Die ÖBB-Technische Services (ÖBB-Train Tech) mit ihren rund 4.000 Mitarbeiter:innen an österreichweit 25 Standorten verantwortet die **Reparatur und die Wartung des rollenden Materials der ÖBB**. **Wartungen in Fahrplanpausen, Revisionsarbeiten in Modulen und „Live“-Daten aus dem Fahrzeug oder von der Strecke sowie 3D-Druck und die eigene Aufarbeitung von Komponenten dienen der Qualitätssicherung bei steigendem Bedarf.**

Personenverkehr im All-Time-High

BAHNBOOM. Noch nie sind so viele Menschen mit Bahn und Bus unterwegs gewesen wie im Jahr 2023. Um die Ansprüche zu erfüllen, investieren die ÖBB in neue Fahrzeuge und die Kund:inneninformation.



NEUES ZEITALTER DES REISENS. Mit dem

Moderne Züge, attraktive Angebote und ein gutes Gewissen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben dafür gesorgt, dass die Fahrgastzahlen der ÖBB konstant steigen. Nicht einmal Corona und Homeoffice konnten den Boom von Bahn und Bus nachhaltig bremsen. Dennoch hat der jüngste Zuwachs an Fahrgästen – insbesondere durch die Einführung des Klimatickets – alle Erwartungen übertroffen.

Bis zu zwei Jahre Verzögerung bei bereits bestellten Fahrzeugen, aber auch Probleme bei der Lieferung wichtiger Ersatzteile für die Wartung des bestehen-

den Fuhrparks und zahlreiche Wettereinflüsse haben unter anderem dazu geführt, dass die ÖBB im Vorjahr ihr Versprechen an die Kund:innen nicht immer in der Form erfüllen konnten, wie es der eigene Anspruch vorsieht. Sabine Stock, Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG: „Der rasante Anstieg der Fahrgastzahlen nach den Corona-Jahren brachte

2023 für den Personenverkehr zahlreiche Herausforderungen mit sich. Mit Investitionen in die Fahrzeugflotte sorgen wir sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr für mehr Kapazitäten. Zum Beispiel ging der Nightjet der neuen Generation im Dezember 2023 auf Schiene. Mit diesen und weiteren Zuwächsen blicken wir positiv in die Zukunft.“



RAILJET NEUE GENERATION. Geschlossene Bänke und wertige Materialien erhöhen den Reisekomfort

Aktuell werden bei den bestehenden Cityjets Upgrades durchgeführt, die bis 2029 abgeschlossen sein werden.



Fahrplanwechsel im Dezember gingen die ersten Nightjets der neuen Generation auf Schiene

Neuer Nightjet, neuer Railjet

Der Nightjet der neuen Generation zählt zu den Highlights des abgelaufenen Geschäftsjahres im Personenverkehr, bietet er doch einige Neuerungen, die das Reisen mit der Bahn über Nacht noch bequemer machen. Ein Plus an Komfort und Privatsphäre bildet der Schlafwagen mit Duschkabine und WC im eigenen Abteil ebenso wie die neuartigen Mini-Cabins für Alleinreisende. Der neue Nightjet ermöglicht barrierefreies Reisen im modernen Liegewagenabteil und die Fahrradmitnahme. Technisch wurde der neue Nightjet unter anderem mit kostenlosem WLAN, zusätzlichen Lademöglichkeiten für elektronische Geräte und mobilfunkdurchlässigen Fensterscheiben für stabileren Handyempfang aufgerüstet. Insgesamt werden 33 neue Nightjets in den nächsten Jahren in Betrieb genommen.

Ab 2024 bieten auch die ersten Railjets der neuen Generation noch mehr Komfort und zeichnen sich vor allem durch ihre Barrierefreiheit aus. Zusätzlich haben die ÖBB im letzten Jahr 14 Railjet-

Doppelstockzüge bestellt, die ab 2026 die Sitzplatzkapazität im Fernverkehr deutlich erhöhen werden.

Neue Cityjets, auch mit Akku

Im Nahverkehr sind bereits seit Ende 2022 die ersten neuen Cityjets Desiro ML in Vorarlberg unterwegs. Bis 2024 sollen weitere 25 der modernen vierteiligen Garnituren

Starke digitale ÖBB Marken

Die **ÖBB App** und **SCOTTY** sind nach **S-Bahn** und **Railjet** die bekanntesten Produktmarken des öffentlichen Verkehrs in Österreich. So das Ergebnis einer repräsentativen Onlineumfrage von marketmind aus dem Februar 2024.

ligen Garnituren auch in Tirol und Salzburg folgen. Insgesamt werden Ende des Jahres 2024 46 neue Elektrotriebzüge auf Schiene sein. Außerdem werden bei den bestehenden Cityjets Upgrades durchgeführt, die voraussichtlich Ende 2029 abgeschlossen sein werden.

Neu sind auch elektrische Cityjet-Akkutriebzüge, die auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten batteriebetrieben fahren. Die ersten dieser Akkutriebzüge werden voraussichtlich ab 2028 auf der Kamptalbahn in Niederösterreich unterwegs sein. Die

Digitale Kunden:innen-information

Im Dialog mit den Kund:innen

Kund:inneninformation ist aufgrund der steigenden Nachfrage und in Zeiten großer Herausforderungen durch Bautätigkeiten und Engpässe beim Wagenmaterial wichtiger denn je. Eine zentrale Rolle übernehmen dabei **mobile Applikationen wie die beiden „Klassiker“ – die ÖBB Fahrplanauskunft SCOTTY für die Routenplanung und die ÖBB App**, die zudem die Möglichkeit bietet, Tickets zu kaufen. Aber diese Apps verfügen noch über viel mehr Skills. In Zukunft können Reisende, die sich dafür registriert haben, mithilfe von **Geotracking auch unterwegs noch aktueller, bedarfsorientierter und zielgenauer auf dem Laufenden gehalten werden.**

Einsparung von bis zu 1,7 Millionen Litern Diesel pro Jahr entspricht zirka 4.250 Tonnen CO₂ – der Jahresverbrauch von 600 Österreicher:innen. Neben modernster Ausstattung und Barrierefreiheit bieten die Cityjet-Akkutriebzüge höhere Kapazitäten, eine schnellere Beschleunigung bringt zudem kürzere Fahrtzeiten.

Außerdem wurden für den interregionalen Verkehr neue Cityjet-Desiro-ML-Elektrotriebzüge bestellt, die ab 2025 auf inneralpinen Verbindungen zum Einsatz kommen. Nach der Einlieferung der Fernverkehrsgarnituren für diese Strecken werden die Cityjet-Desiro-ML-Elektrotriebzüge im Nahverkehr in Kärnten und in der Ostregion eingesetzt.

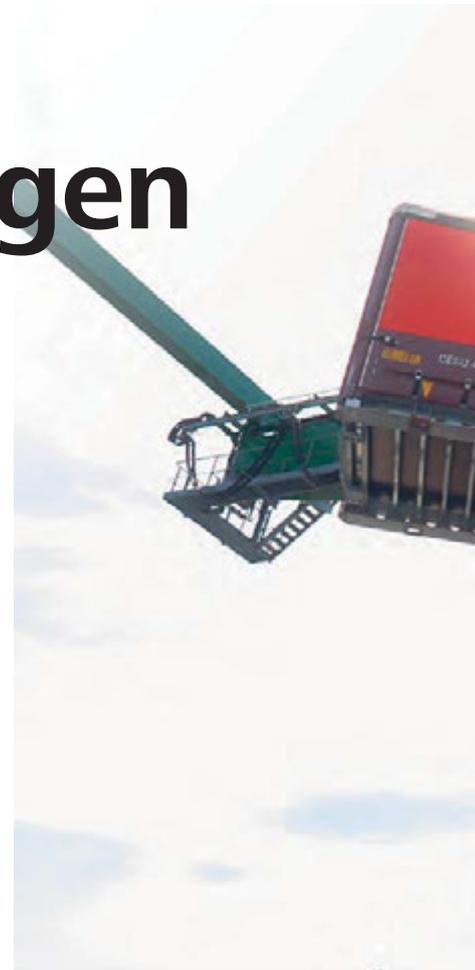
Tür zu Tür mit Postbus-Shuttle und wegfinder-App

Kürzere Fahrtzeiten, Taktverdichtungen und neue Strecken sind eine wichtige Maßnahme, um öffentliche Mobilitätsangebote auszubauen. Eine entscheidende Rolle übernimmt dabei die Österreichische Postbus AG, die als größtes Busunternehmen Österreichs für eine flächendeckende, leistungsstarke und nachhaltige Mobilitätsversorgung in mehr als 1.600 Gemeinden sorgt. Mit dem Postbus-Shuttle wurde ein On-Demand-Service eingeführt, um auch die erste und letzte Meile abzudecken. Mittlerweile gibt es den Postbus-Shuttle bereits in über 30 österreichischen Gemeinden. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB13, LB18, LB24, LB28, LB32, LB40, LB108

Für einen nachhaltigen Güterverkehr

RAIL CARGO GROUP. Trotz einer verschärften Benachteiligung im Wettbewerb mit der Straße hält die Rail Cargo Group Kurs, um der Wirtschaft nachhaltige und innovative Bahnlogistiklösungen anzubieten.



MULTIMODALE LOGISTIK. Innovative Ent-

Geopolitische Einflüsse, hohe Energiekosten und in der Folge eine industrielle Rezession in wesentlichen Märkten haben für die Rail Cargo Group 2023 zu einer deutlich gesunkenen Nachfrage und spürbaren Rückgängen bei der Auslastung geführt. Dazu kam ein eklatanter Nachteil gegenüber der Straße: Während sich der Strompreis 2023 gegenüber dem Vorkrisenniveau mehr als verdreifachte, stieg der Dieselpreis nur um etwas mehr als 20 Prozent.

Davon besonders betroffen waren der Einzelwagenverkehr (EWW) und der kontinentale Intermodalverkehr, bei dem die Bahn im direkten Wettbewerb mit dem Lkw steht. Clemens Först, Vorstandssprecher der Rail Cargo

Group: „Aus meiner Sicht erleben wir im Schienengüterverkehr die schwierigste Phase seit der großen Finanzkrise 2008. Sehr stolz sind wir daher, dass wir neben aktivem Krisenmanagement nicht nur die Transportketten und -netzwerke aufrechterhalten, sondern auch intensiv in ein attraktives Bahnlogistikangebot investiert haben.“

Neue Kunden, neue Märkte

Die RCG reagiert auf die Bedürfnisse von Unternehmen und setzt vermehrt auf multimodale Logistiklösungen. Ein Beispiel dafür sind die Transporte für den Getränkehersteller Brau Union Österreich und die Handelskette Spar. Die eigens entwickelte Logistiklösung kombiniert

Digitalisierung und End-to-end-Logistiklösungen der RCG machen den Schienengüterverkehr attraktiver.



MOBILER macht einen Güterumschlag auch ohne Anschlussgleis und Kran möglich



wicklungen und individuelle Lösungen formen den optimalen Mix aus Schiene und Straße

Schiene und Straße und bietet so den optimalen Mix. Dabei kommen die neuen Wechselaufbauten (WAB) der RCG, auch „Curtainsider Swap Bodies“ genannt, zum Einsatz. Diese können von allen Seiten sowie auch von oben be- und entladen werden und sind für alle denkbaren Güter einsetzbar. Mit diesem neuen multimodalen Angebot werden zahlreiche Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart – ein großes Plus in puncto Nachhaltigkeit, denn diese Transporte fanden zuvor ausschließlich per Lkw statt. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, hat die RCG insgesamt 300 neue WAB angeschafft.

Außerdem hat die RCG Ende 2023 mit dem Schweizer Wagenvermieter MFD Rail eine Rahmenvereinbarung über 600 Containertragwagen abgeschlossen. In Kombination mit der hydraulischen Hubvorrichtung des MOBILER können dadurch Güter ganz ohne Kran und Anschlussgleis zwischen Bahn und Lkw umgeschlagen werden.

RCG: nachhaltig bewertet

Die Rail Cargo Group hat auch im letzten Jahr eine Reihe von **Würdigungen und Gütesiegeln für ihre CSR-Maßnahmen erhalten.**

imug | Nachhaltigkeitsrating: mit „Sehr gut“ bewertet

EcoVadis: fünfte Bewertung und zum dritten Mal CSR-Status „Gold“

CDP – Carbon Disclosure Project: erneute Bewertung mit „B“

UIC-Rating: solide „B“-Bewertung beim ersten Nachhaltigkeitsrating der UIC

Mit diesen flexiblen und innovativen Technologien schließt die RCG eine wichtige Lücke zwischen Straße und Schiene. Betriebe, die für ihre Transporte die Schiene nutzen wollen, erhalten so Zugang zu den TransFER-Produkten der RCG mit Abholung und Lieferung bis zum Unternehmensstandort – und das ganz ohne Anschlussgleis.

Expansion: Volle Kraft voraus!

Auf langen Distanzen beweist der Güterverkehr seine Stärken. Internationalisierung spielt daher eine große Rolle, auch 2023: Ein Meilenstein war die Gründung einer eigenen Niederlassung in Shanghai (China), wodurch die Abwicklung von Transporten deutlich beschleunigt wird.

RCG als logistisches Rückgrat

Mehr Güter auf der Schiene ist aktiver Klimaschutz

Es ist die Ambition der RCG, mit ihrer Präsenz in 18 Ländern das nachhaltige logistische **Rückgrat der europäischen Wirtschaft** zu bilden. 5.912 Logistikprofis sorgen dafür, dass täglich rund 1.150 Züge sicher an ihr Ziel kommen, 2023 waren es insgesamt 418.857. Weltweit transportiert die RCG durch effiziente End-to-end-Logistiklösungen 78,5 Millionen Nettotonnen. Und **Österreich ist mit einem Schienenanteil von rund 27 Prozent am Gesamtgüteraufkommen europaweit führend.**

In Belgrad (Serbien) gründete die RCG eine eigene Tochtergesellschaft, damit ist die RCG in 13 Ländern in Eigentraction – sprich mit eigenem Personal und eigenen Lokomotiven – unterwegs. Hinzu gekommen sind zudem 16 neue intermodale Verkehre über den Mittelkorridor als Alternative zum Nordkorridor. Weitere Highlights sind die Anbindung der Ukraine an das Netzwerk der RCG in Zusammenarbeit mit der ukrainischen Staatsbahn.

Digitalisierung vorantreiben

Eine wichtige Rolle spielt auch weiterhin die Digitalisierung. MIKE, die digitale Logistikplattform der RCG, unterstützt Kunden, Partner und Mitarbeiter:innen mit digitalen Services rund um den Warentransport und macht die Abwicklung von Verkehren – von der Anfrage bis zur Abrechnung – einfacher, effizienter und transparenter.

Seit 2023 ist die RCG als erster Bahnlogistiker überhaupt auch auf Transportporeon zu finden, der weltweit führenden Transportmanagement-Plattform. Kunden können darüber Bahn- und Intermodaltransporte anfordern, buchen sowie durchführen und sehen direkt neben dem gewöhnlichen Lkw-Angebot die nachhaltige Alternative der RCG. Geplant sind zudem der Abruf von Echtzeitdaten der Sendung und die Berechnung von Treibhausgasemissionen auf Grundlage der neuen ISO-Norm 14083. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB14, LB19, LB24, LB29, LB32, LB42

Rekordinvestitionen für die Bahn von morgen

INFRASTRUKTUR. Mit dem größten Bahnausbauprogramm in der Geschichte der Republik Österreich wird die Bahn zukunftsfit gemacht. 2023 wurden bereits wichtige Meilensteine erreicht.



BAHN FREI. Die Koralmbahn hat 2023 den

Der neue Rahmenplan 2024 bis 2029 sieht Rekordinvestitionen in Höhe von 21,1 Milliarden Euro vor. Verwendet wird das Geld für den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur, um die Voraussetzungen für das große Ziel des ÖBB-Konzerns zu schaffen: die Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Systems Bahn bis 2040. Ein wichtiger Schwerpunkt liegt dabei auf der „Digitalisierung der Schiene“, die mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb bringt und damit ebenfalls einen wichtigen Beitrag für die Bahn von morgen leistet. Dazu Johann Pluy, Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infra-

struktur: „Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur ist maßgeblich für das Erreichen der Klimaziele in Österreich. Um die zu erwartenden Verkehrssteigerungen und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu bewältigen, setzen wir umfassend auf digitale Initiativen. ETCS Level 2 oder der künftige Einsatz unserer Drohnen sind enorm wichtige Bausteine.“

Erster Personenzug durchquerte Koralmtunnel

Nach rund 15 Jahren Bauzeit passierte im Juni 2023 der erste Personenzug den Koralmtunnel, das 33 Kilometer lange Herzstück der Koralmbahn. Die Gesamtinbetriebnahme ist für 2025 geplant. Mit einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 230 Kilometern pro Stunde verkürzt sich

21,1 Milliarden Euro investieren die ÖBB bis 2029 in den **Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur.**



DURCH DEN BERG. Beim Semmering-Basistunnel fand im September der letzte Durchschlag statt



Brückenbelastungstest erfolgreich absolviert. Die Gesamtinbetriebnahme erfolgt bereits 2025

dann die Fahrtdauer zwischen Graz und Klagenfurt auf rund 45 Minuten.

Wenn 2030 auch der Semmering-Basistunnel fertiggestellt ist, wird die Fahrzeit zwischen Wien und Graz weniger als zwei Stunden und jene zwischen Klagenfurt und Wien weniger als drei Stunden betragen. Und auch bei diesem Projekt ist 2023 ein historischer Durchbruch gelungen – im wahrsten Sinne des Wortes. Im September konnte von steirischer Seite der letzte Tunnelvortrieb abgeschlossen werden. Damit sind bereits 97 Prozent des Tunnels gegraben. 2025 sollen dann die Vortriebsarbeiten auch von niederösterreichischer Seite aus beendet sein. Fortschritte gab es ebenso beim Brenner Basistunnel, der mit 64 Kilometern die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt wird. 2023 konnten die Bauarbeiten am Tunnelabschnitt „Viller Berg“ und „Tunnel Silltal“ fertiggestellt werden.

Neben den großen Hauptstrecken werden mit dem Rahmenplan auch die Regionalstrecken modernisiert und elektrifiziert, um den Umstieg auf die

Bahn auch in den ländlichen Gebieten attraktiver zu gestalten. Dazu zählt auch der Umbau der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben.

Gleichfalls ein Upgrade erfährt die S-Bahn Wien auf ihrer Stammstrecke, die zwischen Wien Meidling im Süden und Wien Floridsdorf im Norden der Stadt verläuft und mit rund 250.000 Reisenden

Digitalisierung der Schiene

Die ÖBB setzen umfassende digitale Initiativen, die **mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb** bringen und die einen wichtigen Beitrag leisten, die **angestrebte Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Systems Bahn bis 2040** zu schaffen.

werden die technischen Voraussetzungen für einen dichteren Takt von 2,5 Minuten zur Hauptverkehrszeit geschaffen.

Digitalisierung bringt Zugsicherung und Drohnen

Das digitale Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) ist ein sehr gutes Beispiel dafür, wie Digitalisie-

pro Werktag die meistbefahrene Nahverkehrsstrecke in Österreich ist. Bis 2027 wird die Schieneninfrastruktur modernisiert und das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 implementiert. Damit

Bahnstrom aus der Sonne

Die ÖBB wollen ihre **Eigenstrom-Produktion massiv von 60 auf 80 Prozent steigern, dabei spielt die Kraft der Sonne eine wichtige Rolle.**

24 Fotovoltaikanlagen hat die ÖBB-Infrastruktur alleine im letzten Jahr neu in Betrieb genommen. Damit steigt die Zahl der ÖBB-eigenen Fotovoltaikanlagen auf insgesamt 92, die gemeinsam **jährlich über 15 GWh Strom produzieren**, was dem Jahresverbrauch von 3.750 Haushalten entspricht. Für das Jahr 2024 befinden sich **mehr als 20 weitere Fotovoltaikanlagen in Planung oder Prüfung.**

ring und Automatisierung helfen, den öffentlichen Verkehr attraktiver, leistungsfähiger und effizienter zu machen. Das Zuglenkungssystem steuert Abstand und Geschwindigkeit und macht den Zugverkehr noch sicherer und effizienter. 2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen Rahmenvertrag mit Siemens Mobility Austria im Wert von 400 Millionen Euro abgeschlossen, um alle österreichischen Hochleistungsstrecken und Hauptverbindungen mit dem modernen ETCS Level 2 auszurüsten.

Ein weiteres Beispiel für den Einsatz digitaler Technologien sind Drohnen, die für unterschiedliche Anwendungsfälle eingesetzt werden können – zur teilautomatisierten Inspektion von Bauwerken, bei Naturgefahren oder außergewöhnlichen Ereignissen. Als erstes Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Europa hat die ÖBB-Infra 2023 die Bewilligung erhalten, künftig Drohnen auch ohne direkten Sichtkontakt steuern zu dürfen.

Grünstromproduktion weiter ausgebaut

Last, but not least bauen die ÖBB ihre umweltfreundliche Stromproduktion weiter aus. 1,6 Milliarden Euro werden investiert, um bis 2030 die Eigenversorgung mit Bahnstrom – gemeinsam mit Partnern und langfristig gesicherten Stromlieferungen – von 60 auf 80 Prozent und die Versorgung der Betriebsanlagen von 11 auf 67 Prozent zu erhöhen. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB17, LB20, LB25, LB29, LB32, LB42, LB143

Wer was kann, geht zu Bus und Bahn

MITARBEITER:INNEN. Bei den ÖBB arbeiten mehr als 45.000 Menschen in 135 verschiedenen Berufen – Lehrlinge ebenso wie Facharbeiter:innen und Akademiker:innen – in ganz Österreich und darüber hinaus.

Mit dem alten Bild vom Eisenbahner hat das Arbeiten bei den ÖBB heute nichts mehr zu tun. Digitalisierung und technischer Fortschritt haben viele Berufsbilder verändert und Tätigkeiten, die früher nur mit Muskelkraft zu bewältigen waren, können heute per Mausklick erledigt werden. Dazu kommen neue Berufe im Digitalbereich, sogenannte Green Jobs ebenso wie Berufe in der Dienstleistung oder im Tourismus.

So unterschiedlich die 135 Berufsbilder der ÖBB sind, haben sie doch eines gemeinsam: Jeder Job ist sicher und krisenfit. Steigende Fahrgastzahlen und die Verantwortung als größtes Mobilitätsunternehmen des Landes bringen es

mit sich, dass die ÖBB ihren Mitarbeiter:innenstand stetig ausbauen. Dazu kommt, dass rund ein Fünftel der aktuellen Belegschaft der ÖBB in den nächsten Jahren in Pension geht. Insgesamt wollen die ÖBB daher bis 2028 rund 17.500 Mitarbeiter:innen neu aufnehmen – also jedes Jahr etwa 3.500, und das in ganz Österreich.

Die ÖBB sind Nr. 4 bei den attraktivsten Arbeitgebern

Als größtes Klimaschutzunternehmen des Landes bieten die ÖBB auch eine sinnstiftende Tätigkeit. Ein Kriterium, das für junge Menschen und solche, die zu einer nachhaltigen und besseren Zukunft beitragen wollen, immer wichtiger wird.

Was die ÖBB als Arbeitgeber ebenfalls auszeichnet, sind vielfältige Aufstiegschancen – auch für Quereinsteiger:innen – und Möglichkeiten, sich fachlich weiterzuentwickeln.

Das bestätigt die Arbeitgeberstudie 2023, in der sich die ÖBB im Vergleich zu 2021 erneut verbessern konnten und im Attraktivitätsranking auf den vierten Rang von 48 abgefragten Unternehmen vorgeht. Besonders werden die

ÖBB aber auch dafür geschätzt, dass sie „Jobs in ganz Österreich anbieten“ und „wichtig für die österreichische Wirtschaft“ sind. Überdurchschnittlich hoch ist die Attraktivität der ÖBB bei ihren Kund:innen und bei Jüngeren. Auch bei Frauen sind die ÖBB mittlerweile einer der Top-5-Arbeitgeber des Landes.

Immer mehr Frauen am Zug

Kein Wunder. Denn bei den ÖBB gilt nicht nur der Grundsatz „Gleiche Bezahlung für gleiche Leistung“, sie schaffen auch attraktive Rahmenbedingungen für Kolleginnen mit speziellen Coaching- und Laufbahnprogrammen sowie vielfältige Angebote, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern.

Schließlich gibt es bei den ÖBB keinen Job, den eine Frau nicht auch ausüben kann. Und ohne eine Steigerung des Frauenanteils wird der Generationenwechsel nicht zu schaffen sein. Daher wollen die ÖBB bis 2026 ihren Frauenanteil auf über 17 Prozent erhöhen. In den Führungsetagen beträgt der Frauenanteil bereits 19 Prozent – auf der Ebene Vorstand, Geschäftsführung und Aufsichtsrat sogar beachtliche 38,5 Prozent. <

Digitalisierung und technischer Fortschritt haben viele Tätigkeiten bei den ÖBB verändert.



»Ich Sorge jeden
Tag dafür, dass
**Menschen sicher zu
Hause ankommen
und Güter an ihr
Ziel gelangen.**«

SAMIRA, Triebfahrzeug-
führerin, ÖBB-Produktion



»Wir inspizieren und warten sicherungstechnische Anlagen. Wir haben **eine abwechslungsreiche Arbeit** und es ist **super, Teil einer großen Mannschaft zu sein.**«

SONJA und PHILIPP, Facharbeiterin und Facharbeiter in der Leit- und Sicherungstechnik, ÖBB-Infrastruktur



»Ich begleite
Bauprojekte
von der ersten
Projektidee über
die Bauausführung
bis hin zur
Inbetriebnahme.«

HERWIG, Projektkoordinator,
ÖBB-Infrastruktur

Verlässlich
in die Zukunft



»Ich finde meinen Job
wichtig, damit die
Leute von A nach
B kommen und **die**
Öffis mehr genutzt
werden. Das Coole
ist **die Vielfalt** und
die vielen Leute.«

ANNA, Postbuslenkerin,
ÖBB-Postbus



»Durch den Beruf wird mir **viel Verantwortung übertragen**. Im Endeffekt entscheide ich, **ob ein Zug einsatzbereit ist.**«

MARION, Wagenmeisterin, ÖBB-Produktion



»Schon als Kind hat mich der Beruf des Kfz-Technikers interessiert. Jetzt bin ich **dafür zuständig, dass die Busse einwandfrei laufen.**«

NDERIM, Kfz-Techniker & Systemelektroniker, ÖBB-Postbus

»Sauber ist nicht
gleich sauber und
es gibt immer wieder
Herausforderungen.
**Am Bahnhof
sollte man sich
wohlfühlen, dafür
bin ich da.«**

LEO, Reinigungskraft,
ÖBB-Operative Services



»Zurück auf unser Top-Qualitätsniveau«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Manuela Waldner über die Herausforderungen, die der Bahnboom mit sich bringt, die Baufortschritte bei den Großprojekten und die Notwendigkeit, ein Qualitätsjahr auszurufen.



ANDREAS MATTHÄ UND MANUELA WALDNER. Der

Die ÖBB sind mit einem Boom konfrontiert. 2023 wurden so viele Fahrgäste wie noch nie transportiert. Inwieweit haben Sie das erwartet?

ANDREAS MATTHÄ: Der Bahnboom hat sich erstmals bereits unmittelbar nach dem Ende der Coronapandemie im Sommer 2022 abgezeichnet. Und die Reiselust der Menschen ist seither ungebrochen. Der Anstieg der Fahrgastzahlen im letzten Jahr kam nicht ganz überraschend.

Was ist gut gelaufen? Was ist schlecht gelaufen?

MATTHÄ: Bis in den Herbst 2023 ist es bei unseren Fernverkehrszügen und auch im Nachtzugbereich gut gelaufen und wir konnten bis dahin auch die von uns gewohnte Qualität über weite Strecken aufrechterhalten. Danach hatten wir unter anderem aufgrund des wartungsbedingten Ausfalls von Zügen erste Probleme, die sich in der Folge – durch die notwendige Verlagerung von Zuggarnituren – auch auf den Nahverkehr ausgeweitet haben. Insbesondere in der Ostregion hatten wir dann große Schwierigkeiten, für die ich mich namens der ÖBB

auch bei allen Kund:innen entschuldigt habe. Da haben wir nicht die Leistung erbracht, die wir von uns selbst erwarten.

Grundsätzlich gibt es wieder deutlich mehr Kritik hinsichtlich Pünktlichkeit, überfüllter Züge, Reinigung.

MATTHÄ: Die Kritik unserer Fahrgäste hat im letzten Jahr tatsächlich zugenommen. Wir haben unsere Qualität und unser Angebot in den vergangenen zehn Jahren kontinuierlich auf ein sehr hohes Level gesteigert. Da ist jeder Rückgang schmerzhaft – für uns selbst ebenso wie für unsere Kund:innen.

Und was sind die Gründe für diesen Rückfall?

MATTHÄ: Unser Hauptproblem war, dass wir für das ausgeweitete Angebot in Summe zu wenig Wagenmaterial zur Verfügung hatten. Lieferverzögerungen von mehr als zwei Jahren bei den bestellten Zügen haben dazu geführt, dass die bestehende Flotte viel stärker als geplant im Einsatz ist.

Ist es tatsächlich nur das fehlende Zugmaterial oder gibt's auch noch andere Gründe für die Qualitätseinbuße?

MATTHÄ: Beim Bahnfahren spielen immer mehrere Faktoren zusammen. Zusätzlich zum fehlenden Wagenmaterial hatten wir zuletzt beispielsweise gehäuft Störungen bei Signalen, Weichen und Eisenbahnkreuzungen. Damit das nicht mehr auftritt, haben wir begonnen, störanfällige Komponenten auszutauschen und auf neue Technologien umzurüsten. Und generell gilt: Wir haben aktuell das am zweitstärksten befahrene Bahnnetz Europas, weshalb wir ja auch so auf den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur drängen.

»Wir haben das am zweitstärksten befahrene Bahnnetz Europas, weshalb wir auch so auf den weiteren Ausbau drängen.« ANDREAS MATTHÄ



Railjet rollt an – Zeit für ein Gespräch mit dem neu formierten Vorstand der ÖBB-Holding AG

Haben die ÖBB deshalb 2024 zum Qualitätsjahr ausgerufen?

MATTHÄ: Ja, wir wollen wieder zurück auf unser gewohntes Qualitätsniveau. Dafür ist eine gemeinsame Kraftanstrengung in allen Bereichen notwendig.

Was ist geplant? Wie will man den Herausforderungen begegnen? Wie kann man solchen Entwicklungen in Zukunft vorbeugen und was sagen Sie Ihren Fahrgästen?

MANUELA WALDNER: Das ist jetzt für mich der richtige Moment, mich erstmals ins Gespräch einzuschalten. Ich bin nun seit etwas mehr als einem halben Jahr voll mit dabei und wir arbeiten an der Holdingsspitze gemeinsam daran, die nicht ganz einfache Situation zu bewältigen. Wie es Andreas Matthä bereits angesprochen hat, betreffen die Probleme mehrere Bereiche des Unternehmens. Unser Job war und ist es, alle Prozesse zu prüfen: vom Einkauf über die Wartung der Infrastruktur bis hin zum Service des Wagenmaterials.

»Mit einer Kapazitätssteigerung von rund 50 Prozent bis 2030 allein im Fernverkehr sehen wir uns für die Zukunft gut gerüstet.« MANUELA WALDNER

MATTHÄ: Für uns ist es von entscheidender Bedeutung, dass wir das gesamte Unternehmen auf weiter steigende Leistungsausweitung vorbereiten. Denn wir wollen – Stichwort Verkehrswende – die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems bis 2040 verdoppeln. Darauf müssen wir die ÖBB insgesamt ausrichten.

Fehler können passieren. Aber oft fühlen sich die Reisenden in Momenten, in denen etwas nicht klappt, alleine gelassen. Thema „Kund:inneninformation“. Wie läuft es in diesem Bereich und was soll verbessert werden?

WALDNER: Das ist tatsächlich einer unserer Schwachpunkte. Wenn etwas beim Zugfahren nicht wie geplant funk-

tioniert, dann hängen unsere Kund:innen informationsmäßig des Öfteren in der Luft.

Ein bisschen weg von den Problemen hin zu den positiven Entwicklungen im Unternehmen. Letztes Jahr wurde der erste neue Nightjet in Betrieb gestellt oder wie die Eisenbahner:innen so schön sagen: „eingeflottet“.

MATTHÄ: Der neue Nightjet ist in puncto Ausstattung und Qualität absolut auf der Höhe der Zeit. Die Premierenfahrt war daher eines der Highlights des letzten Jahres und einer der Momente, von denen wir unseren Kund:innen zuletzt gerne mehr geboten hätten.

Und wann dürfen sich die Fahrgäste über weitere neue Züge freuen?

MATTHÄ: Mit Beginn des 2. Quartals sind endlich die ersten neuen Railjets für die Brennerstrecke gekommen, auf die wir schon seit zwei Jahren warten. Mit der Einflottung dieser Railjets kommen die Züge, mit denen wir die Lücke im Brennerverkehr vorübergehend gefüllt haben, wieder zurück in den Süden beziehungsweise in die Ostregion.

WALDNER: Aktuell haben wir rund 330 neue Züge bestellt, die alle nach und nach im Anrollen sind. Für die neuen Nightjets, für neue Railjets, die auf der Brennerstrecke unterwegs sein werden, für neue Fahrzeuge, welche im inneralpinen Verkehr ab 2025 zum Einsatz kommen, und für neue Doppelstockzüge ab 2026 investieren wir insgesamt mehr als sechs Milliarden Euro. Mit einer Kapazitätssteigerung von rund 50 Prozent bis



ANDREAS MATTHÄ. „Unser Ziel ist es, den Eigenversorgungsanteil bei Bahnstrom in den kommenden Jahren von 60 auf 80 Prozent zu steigern“

2030 allein im Fernverkehr sehen wir uns damit für die Zukunft gut gerüstet.

Einmal weg vom Zug. Ohne Bus geht in Österreich gar nichts. Wie läuft es beim Postbus?

WALDNER: Sie haben recht: Der Bahnausbau ist das eine, aber ohne Bus werden wir die bereits angesprochene Verkehrswende in Österreich nicht schaffen. Es bedarf eines guten Zusammenspiels von Bus und Bahn, wenn der öffentliche Verkehr in Österreich erfolgreich sein soll. Hier sind die Verkehrsverbünde gefordert. Sie haben es mit ihren Ausschreibungen in der Hand, das Bahn- und Busangebot besser zu vernetzen und damit mehr Menschen in ländlichen Regionen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren. Und vergessen wir nicht: Ist ein Bus zu 40 bis 50 Prozent ausgelastet, dann ist er deutlich ökoeffizienter als ein Privat-Pkw.

Der Bus ist schon lange im Wettbewerb. Wie funktioniert das?

WALDNER: Der Postbus kennt das Geschäft wie kein anderer. Unsere größte Stärke sind zweifellos die Lenker:innen, die

von den Kund:innen sehr geschätzt werden und bei Umfragen immer ein sehr positives Feedback bekommen. Aber klar ist auch: Der Busmarkt ist seit 2013 voll liberalisiert und der Ausschreibungswettbewerb läuft als beinhardter Preiskampf ab. Derzeit wird bei Ausschreibungen leider noch zu wenig auf die Qualität des Verkehrsangebots geachtet, also zum Beispiel auf die Vernetzung von Bus- und Bahnverbindungen.

Wieder zurück zur Bahn: Zum Fahrplanwechsel 2023 ist eine Teilstrecke der Koralmbahn in Betrieb gegangen.

Wie läuft es auf diesem Teilstück?

MATTHÄ: Die Inbetriebnahme des ersten Teilstücks der Koralmbahn zwischen Klagenfurt und St. Paul im Lavanttal war sicher einer der Meilensteine des letzten Jahres. Die S-Bahn-Fahrt zwischen der Landeshauptstadt und St. Paul dauert jetzt nur noch 26 Minuten, also eine halbe Stunde weniger als bisher. Und in weiteren knapp 20 Minuten ist man mit der Bahn in Wolfsberg. Damit lässt der Nahverkehr trotz vieler Haltestellen das Auto klar hinter sich. Ich glaube, man kann zu Recht sagen, dass damit eine neue Ära der Mobilität im Süden Österreichs eingeleitet wurde.

WALDNER: Die Teilfertigstellung in Kärnten gibt einen ersten Vorgeschmack auf das, was wir uns insgesamt vom Ausbau der Südstrecke an Beschleunigung und Komfortgewinn erwarten dürfen. Das wird eine ähnliche Sogwirkung erzeugen wie der Ausbau der Westbahnstrecke und wir werden einen massiven Anstieg an Fahrgästen erleben.

»Ohne den Bus werden wir die bereits angesprochene Verkehrswende in Österreich nicht schaffen.« MANUELA WALDNER



MANUELA WALDNER. „Der Brenner ist unser komplexestes Tunnelprojekt. Es sind zwei Staaten mit unterschiedlichen Standards und Vorgaben in der Bahntechnik und im Bauprojektmanagement beteiligt“

Und wie entwickeln sich die Großprojekte Koralm, Semmering, Brenner?

MATTHÄ: Bei der Koralmbahn befinden wir uns mehr oder weniger im Zielsprint. Derzeit wird die Bahntechnik mit unzähligen Kilometern an Kabeln und Anlagen verbaut. In knapp zwei Jahren – konkret Ende 2025 – wird es dann auch für den Fernverkehr zwischen Graz und Klagenfurt „Bahn frei!“ heißen. Die Fahrtzeit zwischen den beiden Landeshauptstädten wird dann nur noch 45 Minuten betragen. Und auch beim Semmeringtunnel geht es voran: Auf steirischer Seite haben wir im Herbst des letzten Jahres den Durchschlag feiern können, aktuell sind rund 97 Prozent der gesamten Tunnelstrecke gegraben.

WALDNER: Der Brenner ist wohl unser komplexestes Tunnelprojekt. Einerseits sind an diesem Bauprojekt mit Österreich und Italien zwei Staaten mit recht unterschiedlichen Standards und Vorgaben in der Bahntechnik und im Bauprojektmanagement beteiligt. Und andererseits entsteht hier die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt. Wir sprechen hier schon im besten Sinne des Wortes von einem „Megaprojekt“ und sind dabei mit den Partnern in Italien und der EU auf einem guten Weg. 2032 werden wir den Brenner Basistunnel aus heutiger Sicht wie geplant in Betrieb nehmen können.

Und wie sieht es abseits der Großprojekte aus? Der Ausbau und die Verbesserungen auf den Nebenbahnen sind ja wichtige Maßnahmen, um noch mehr Menschen auf den

Zug und weg von der Straße zu bringen.

MATTHÄ: Da haben sie vollkommen recht. Deshalb setzt der aktuelle ÖBB Rahmenplan, der bis 2029 gültig ist, auch zwei Schwerpunkte. Und zwar zum einen den Ausbau der Neben- und Regionalbahnen und zum anderen den des Nahverkehrs in und um Ballungsräume. In den nächsten Jahren investieren

wir über zwei Milliarden Euro in Streckenattraktivierungen, die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ganz Österreich und in zeitgemäße Kund:inneninformationssysteme.

Bei einer Pressekonferenz im Jänner haben Sie das große Bild für den zukünftigen Ausbau präsentiert. Stichwort: Zielnetz 2040. Bitte um eine kurze Skizze.

MATTHÄ: Das Zielnetz 2040 ist so etwas wie das Herzstück der wirtschafts- und klimafreundlichen Mobilität in Österreich. Denn um das prognostizierte Verkehrswachstum bewältigen zu können und gleichzeitig unsere Klimaziele zu erreichen, müssen die Kapazitäten auch in den kommenden Jahren massiv ausgeweitet werden. Nur dann können wir Engpässen in den entscheidenden Mobilitätssegmenten entgegenwirken.

Dort haben Sie auch von Wien – München in 2 Stunden 30 Minuten gesprochen. Wie soll das gehen? Ist dann der Zug brutto wirklich mit dem Flugzeug konkurrenzfähig?

MATTHÄ: Das ist richtig. Wir haben im Zielnetz 2040 mit der Innkreisbahn ein völlig neues Projekt aufgenommen, das die Fahrtzeit von Wien nach München auf zweieinhalb Stunden verkürzt wird. Bei dieser Fahrtzeit würden sicher viele Menschen lieber mit der Bahn von Stadtzentrum zu Stadtzentrum fahren statt mit dem Flugzeug zu fliegen.

Was wir dem Flugzeug voraushaben, ist der Antrieb mit Energie aus nachhaltigen Quellen. Auch da haben wir ein ambitioniertes Programm, nämlich den Anteil des eigenproduzierten grünen Bahnstroms massiv auszubauen. Wie entwickelt sich dieses Vorhaben?

WALDNER: Wir haben im letzten Jahr unsere Energiestrategie noch einmal nachgeschärft. Das neue Ziel ist es, den Eigenverorgungsanteil bezüglich Bahnstrom in den kommenden Jahren von derzeit 60 auf 80 Prozent zu steigern. Mit diesem Mehr an Selbstversorgung wollen wir mehr Unabhängigkeit erreichen und gleichzeitig den heimischen Energiemarkt und das Energienetz entlasten. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, werden wir bis 2030 rund 1,6 Milliarden Euro investieren.

»Beim Semmeringtunnel konnten wir im Herbst den Durchschlag feiern, aktuell sind rund 97 Prozent der gesamten Tunnelstrecke gegraben.« ANDREAS MATTHÄ

Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Investitionen fließt in die Digitalisierung der Bahn. Was dürfen wir uns darunter vorstellen und was davon ist schon auf Schiene?

WALDNER: Die Digitalisierung des gesamten Bahnbetriebs ist für uns substanziell, wenn wir unsere Kapazitätsziele erreichen wollen. Das aktuell wichtigste Digitalisierungsprojekt ist dabei das Automated-Resource-Planning (ARP), mit dem wir die konzernweite Produktionsplanung Schritt für Schritt zu einer integrierten, rollierenden Planung weiterentwickeln. Parallel dazu laufen aber natürlich auch noch große teilkonzernspezifische Digitalisierungsprojekte: In der Infrastruktur AG ist das der digitalisierte Bahnbetrieb und in der Rail Cargo beispielsweise die digitale Logistikplattform „MIKE“, mit der wir Verkehre deutlich einfacher, transparenter und effizienter abwickeln können. Klar ist, dass uns alle Digitalisierungsmaßnahmen dabei helfen werden, unser volles Potenzial auszuschöpfen.

Dass sich das Klima verändert ist evident. Ist der Klimawandel für den Betrieb spürbar? Und wie bereiten sich die ÖBB auf die zu erwartenden Entwicklungen vor?

MATTHÄ: Wir merken das an allen Ecken und Enden. Der Klimawandel hat massive Auswirkungen auf unsere Infrastruktur. Wir werden heute sowohl beim Neubau als auch bei der Instandhaltung unserer Strecken die geänderten klimatischen Bedingungen berücksichtigen müssen. Ich nenne hier exemplarisch nur Gleisverformungen durch lange Hitzeperioden oder den Ausfall von technischen Anlagen durch Starkregen. Dazu kommen „einfache“ Anforderungen wie stärkere Klimaanlagen in den Zügen, ohne die diese in Zukunft während der Sommermonate nicht mehr betrieben werden können.

Wird aus Sicht der ÖBB für die Erreichung der Klimaziele genug unternommen und wo und in welcher Hinsicht könnte die ÖBB noch Unterstützung gebrauchen, damit sie noch mehr dazu beitragen kann?

MATTHÄ: Einer der, wenn nicht der wichtigste Beitrag zur Erreichung unserer Klimaziele ist der Ausbau der Schiene, weil der Verkehrssektor in puncto CO₂-Ausstoß nach wie vor eines

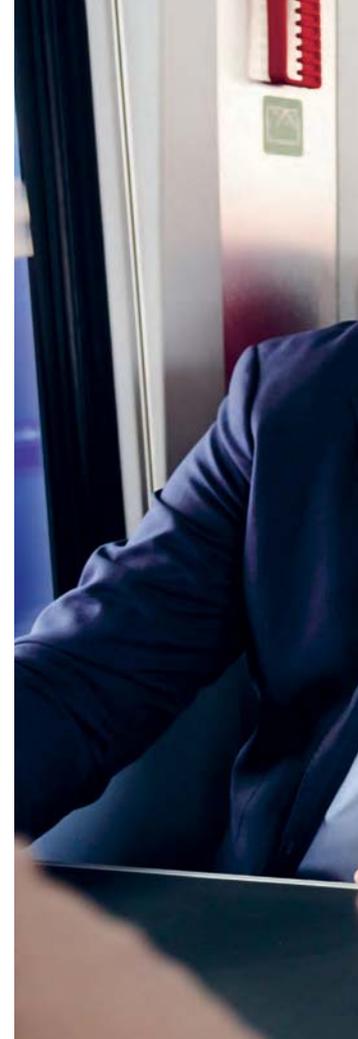
der größten Sorgenkinder ist. Und da sind wir in Österreich mit unseren Infrastrukturausbauten über die Rahmenpläne durchaus vorbildhaft unterwegs. Damit wir in diesem Bereich aber auch perspektivisch an der Spitze bleiben, ist das zuvor angesprochene Zielnetz 2040 notwendig. Denn erst die Umsetzung der darin enthaltenen Projekte wird den endgültigen Durchbruch für den Schienenverkehr ermöglichen.

Gerade im Güterverkehr sind die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße noch lange nicht fair. Was ist dafür erforderlich und warum bewegt sich hier noch wenig?

MATTHÄ: Der Güterverkehr entwickelt sich leider tatsächlich in die falsche Richtung. In Österreich und in ganz Europa verlieren die Bahnen immer weitere Anteile an Transportmengen. Die Wettbewerbssituation hat sich aufgrund der Energiepreisentwicklungen noch verschärft. Diesel ist billig geblieben – das bevorzugt die Straße und den Lkw. Der Strompreis ist anhaltend hoch, ein zusätzlicher Nachteil für den Schienengüterverkehr.

Es war ein hartes Jahr für die Güterverkehrssparte. Wo stehen wir und warum ist das so?

WALDNER: Der Mengenrückgang im Schienengüterverkehr ist leider wirklich in allen Segmenten zu beobachten: am stärksten sicher im Einzelwagenverkehr, aber eben auch bei den Ganzzügen und auf der Rollenden Landstraße (RoLa). Das ist schon ein eindeutiges Indiz dafür, dass es hier keinen ausgeglichenen, fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gibt. Das beginnt beim Dieselpreis, der wieder auf das Niveau von 2019 zurückgefallen ist, während der Strompreis immer noch dreimal höher ist als vor COVID. Das liegt aber auch an der flächendeckenden Maut im Schienenverkehr, während der Lkw-Verkehr in weiten Teilen Europas gar keine Maut bezahlen muss. Ganz zu schweigen von den Kosten für Unfälle, Staus, Verkehrskontrollen, die auf der Straße zur Gänze von den Steuerzahler:innen getragen werden – auf der Schiene hingegen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Aber um auch das Positive zu sehen: Wir haben zuletzt erfolgreich auf multimodale Transportlösungen gesetzt, um unseren Kunden einen optimalen Mix der verschiedenen Verkehrsträger anbieten zu können. Und mit der bereits angesprochenen digitalen Logistikplattform „MIKE“ konnten wir



ANDREAS MATTHÄ UND

»Der Klimawandel hat massive Auswirkungen auf unsere Infrastruktur. Wir merken das an allen Ecken und Enden.« ANDREAS MATTHÄ



MANUELA WALDNER. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG im Dialog für eine kontinuierliche Modernisierung und noch mehr Qualität für die Kund:innen

die Abwicklung von Transporten von der Anfrage bis zur Abrechnung deutlich erleichtern. Jetzt geht es noch darum, auf langen Strecken – der größten Stärke des Schienengüterverkehrs – noch erfolgreicher zu sein als bisher. Bei der weiteren Internationalisierung lautet unser Motto daher: „Volle Kraft voraus“!

Fast zum Abschluss noch ein anderes Thema: Der Generationenwandel geht weiter. Jedes Jahr 3.500 neue Mitarbeiter:innen einstellen zu müssen, ist auf einem nicht gerade einfachen Arbeitsmarkt kein leichtes Unterfangen.

MATTHÄ: Es gilt unverändert das, was ich bereits in den letzten Jahren wiederholt gesagt habe: Wir suchen viele Mitarbeiter:innen! Und das zumindest bis zum Abschluss des Generationenwandels. Aber ganz im Ernst: Wir finden aktuell noch ausreichend Mitarbeiter:innen, weil wir als Unternehmen viel zu bieten haben – vernünftige Arbeitsbedingungen, gute und faire Bezahlung, viele Zusatzleistungen von Wohnungen bis zur Freizeitgestaltung in unseren Sporteinrichtungen und nicht zuletzt eine sinnstiftende Arbeit im Zukunftssektor der Green Jobs.

»Die Digitalisierung des gesamten Bahnbetriebs ist substanziell, wenn wir unsere Kapazitätsziele tatsächlich erreichen wollen.« MANUELA WALDNER

WALDNER: Der Aufwand, den wir bei der Suche nach neuen Mitarbeiter:innen betreiben, ist aber gewaltig, und das gilt nicht nur für die sogenannten Mangelberufe. Neben der Integration der vielen neuen Kolleg:innen ins Unternehmen haben wir auch immer häufiger das Problem, dass unsere Mitarbeiter:innen von anderen Unternehmen abgeworben werden.

Der Einstellungsdruck ist extrem hoch. Ist der Bahnbetrieb gefährdet, wenn die HR nicht mehr ausreichend neue Kolleg:innen finden sollte?

MATTHÄ: Manuela Waldner hat ja bereits angerissen, dass es einzelne Bereiche gibt, die auf der bereits erwähnten Mangelberufsliste stehen. Die Liste reicht dabei von Lokführer:in über Buslenker:in bis hin zu Zugbegleiter:in und Verschieber:in, um nur einige Beispiele zu nennen. Klar ist für uns, dass wir auch nach der aktuellen Pensionierungswelle dran bleiben müssen, weil wir aufgrund der geplanten Leistungsausweitung trotz des technischen Fortschritts mehr Mitarbeiter:innen brauchen werden als wir heute beschäftigen.

Frau Waldner, Sie sind nun bereits rund 200 Tage bei den ÖBB tätig. Wie ist es für Sie als „Neo-Eisenbahnerin“?

WALDNER: Es ist großartig und ich bin begeisterte Eisenbahnerin. Ich habe davor ja viele Jahre Unternehmen im Bahnsektor und in der Bahnindustrie beraten, aber jetzt kann ich Konzepte und Strategien für die Zukunft der Mobilität selbst in die Umsetzung bringen und das Bahnsystem mitgestalten.

Wir danken für das Gespräch. <



Zugbegleiterin Anelia Spasova erläutert CEO Andreas Matthä die Zugabfertigung über Funk und welche Tasten dafür auf dem Handy zu bedienen sind.



Corporate Governance

Corporate Governance Bericht*

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

Anmerkungen

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

| Vergütung | Sitzungsgeld |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 14.000 EUR jährliche Basisquote je Aufsichtsratsmitglied • Vorsitzende/r: Zuschlag 100 % • Vorsitzende/r-Stellvertreter:in in ÖBB-Holding AG: Zuschlag 50 % | <ul style="list-style-type: none"> • 800 EUR je Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, Präsidiums oder eines Ausschusses |

- Die Vergütung der Unternehmensleitung beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt grundsätzlich im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2023 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2022. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.
- In der Geschäftsordnung für die Geschäftsleitung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit der Geschäftsleitung geregelt. Darüber hinaus enthält die Geschäftsordnung Berichts- und Informationspflichten für die Geschäftsleitung. Die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat enthält eine Auflistung jener Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat oder seiner Ausschüsse bedürfen. Dazu zählen auch wichtige Geschäftsfälle der Tochter- und Enkelgesellschaften.

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter konzern.oebb.at/cg2023 verfügbar.

Genderaspekte

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern. Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen.

2023 wurde der Anwendungsbereich der ÖBB Gleichbehandlungspolicy, die seit 2011 im ÖBB-Konzern Inland gilt, auch auf die ÖBB Auslandsgesellschaften mit mehr als 100 Mitarbeiter:innen erweitert. Seit 2022 werden alle ÖBB Lehrlinge im ersten Lehrjahr in Gleichbehandlung sensibilisiert und mit dem internen System zur Sicherstellung der Gleichbehandlung im ÖBB-Konzern vertraut gemacht. 2023 wurde zudem eine Qualifizierungs- bzw. Bildungsoffensive für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen gestartet mit den Schwerpunkten in der Kompetenzentwicklung: „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen“, „Diversity & Inclusive Leadership“ sowie „sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“.

Es ist ein strategisches Diversity-Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern zu erhöhen. Um dieses Ziel konsequent und nachhaltig voranzutreiben, wurde der Frauen-Karriere-Index (FKi) erhoben. Im Anschluss an die Tiefenexploration wurde mit Interviews ein Maßnahmenkatalog für die Teilgesellschaften erstellt und die Vorbereitung zur Umsetzung und zum Monitoring vorangetrieben. 2023 erfolgte eine neuerliche Indexierung. Der ÖBB-Konzern Inland konnte sich in allen Indexbereichen verbessern und liegt mit dem Gesamtindex von 80 Punkten im Benchmark mit anderen FK-indexierten Unternehmen weit über dem Durchschnitt. Darüber hinaus trägt eine Vielzahl an Programmen zum Empowerment bei.

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist gute Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichbehandlungspolicy. Sie sieht unter anderem konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Privat vor. Dazu zählen etwa die österreichweite Kinderbetreuung in den Ferien sowie an Fenster- und Landesfeiertagen oder betriebsnahe Kindergärten. Weitere Maßnahmen sind Nannies4ÖBB-Kids sowie RailMap*Vereinbarkeit Beruf und Privat, ein Informationsportal zu Karenz, Pflege und Vereinbarkeitsangeboten der ÖBB. Darüber hinaus unterstützt die digitale Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung „Alles Clara“ die ÖBB Mitarbeiter:innen bei der Pflege von nahen Angehörigen. 2023 wurde eine konzernweite Vereinbarkeitsstrategie – mit Schwerpunkt auf Kinderbetreuung in der Fläche – verabschiedet und die regionalen Angebote bei der österreichweiten Kinderbetreuung in den Ferien sowie an Fenster- und Landesfeiertagen erweitert.

Der Gesamtanteil der Frauen im ÖBB-Konzern hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 1,0 Prozent erhöht und liegt nun bei 16,1 Prozent. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,4 Prozent gestiegen und liegt aktuell bei 18,9 Prozent (exkl. Stiftungslehrlinge). 45,8 Prozent (59,4% ohne Belegschaftsvertreter:innen) der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 1,1 Prozent von 18,0 Prozent im Vorjahr auf 19,1 Prozent. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie lag der Frauenanteil im Jahr 2023 bei 42,0 Prozent.

Entsprechenserklärung/ Abweichungen

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

- Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG hat die WS Service GmbH den B-PCGK nicht implementiert. Dies insbesondere deshalb, da bei der WS Service GmbH die analoge Anwendung der „Governance-Struktur“ des Minderheitsgesellschafters vereinbart wurde.
- Die OBB ITALIA S.R.L. sowie einzelne Gesellschaften im Bereich der Rail Cargo Austria AG mit Sitz im Ausland haben derzeit den B-PCGK noch nicht implementiert beziehungsweise kann die Implementierung aufgrund nicht gegebener Anteilsmehrheit (keine Zustimmung der/des Miteigentümer/s) derzeit nicht umgesetzt werden.
- Für alle Konzerngesellschaften besteht eine Haftpflichtversicherung für die Geschäftsleitung und – sofern eingerichtet – Überwachungsorgane. Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet (C-Regel 8.3.3.1), da sie in Österreich beziehungsweise im deutschsprachigen Raum aufgrund der Risikobewertung kaum existent ist und daher aufgrund von wenigen Anbietern schwer umsetzbar wäre und zu einer starken Verteuerung der Prämienaufwendungen führen würde.
- Bei der ÖBB-Business Competence Center GmbH, der ÖBB-Produktion GmbH, der ÖBB-Technische Services-GmbH, der Rail Cargo Logistics Austria GmbH, der ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. und der Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o. war der Aufsichtsrat zum Stichtag 31.12.2023 nicht paritätisch mit Männern und Frauen im Sinne der C-Regel 11.2.1.2 besetzt.
- Die C-Regel 11.6.6, wonach ein Mitglied des Überwachungsorgans nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseigner:innenversammlung sein soll, wird außer in der ÖBB-Holding AG nicht erfüllt, da eine solche Personalunion aktienrechtlich zulässig ist und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument darstellt. In diesem Sinne sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafter:innenversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands-/ Geschäftsführungsmitglieder beziehungsweise Prokurist:innen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

Externe Überprüfung des Berichts

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

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

ÖBB-Holding AG

Vorstand

| Name | Geburtsjahr | Erstbestellung | Ende Funktionsperiode |
|-----------------|-------------|----------------|-----------------------|
| Andreas Matthä | 1962 | 24.05.2016 | 30.06.2026 |
| Arnold Schiefer | 1966 | 01.04.2019 | 30.06.2023 |
| Manuela Waldner | 1980 | 01.07.2023 | 30.06.2028 |

Keine externen Aufsichtsratsmandate oder vergleichbaren Funktionen.

Geschäftsverteilung

| Andreas Matthä | Manuela Waldner |
|--|--|
| Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation/Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management | Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf |
| Compliance, Konzernrevision | |

Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

Vergütung der Unternehmensleitung (in TEUR)

| | Fixe Bezüge | Variable Bezüge | Gesamtbezüge |
|-----------------|-------------|-----------------|--------------|
| Andreas Matthä | 519 | 234 | 752 |
| Arnold Schiefer | 482 | 264 | 745 |
| Manuela Waldner | 235 | – | 235 |

Mitglieder des Aufsichtsrats

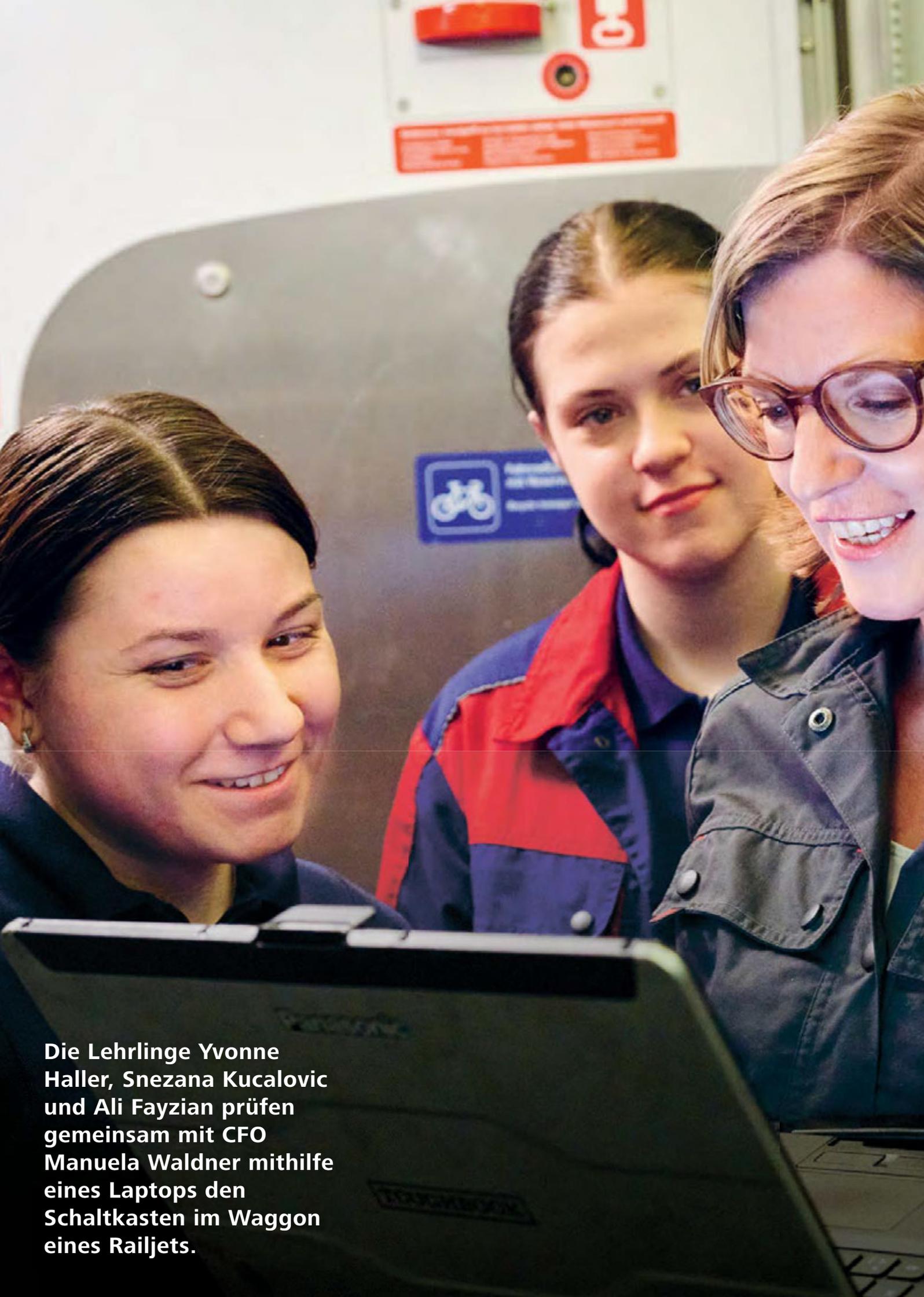
| Name und Funktion | Geburtsjahr | Erstbestellung/ Erstentsendung | Ende Funktionsperiode |
|---|-------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Andrea Reithmayer Vorsitzende | 1966 | 28.05.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden | 1961 | 29.06.2015 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden | 1964 | 16.03.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Elfriede Baumann | 1955 | 28.05.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Brigitte Ederer | 1956 | 28.05.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Markus Himmelbauer | 1972 | 28.05.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Angela Köppl | 1960 | 28.05.2020 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Cattina Leitner | 1962 | 09.02.2018 | ordentliche Hauptversammlung 2025 |
| Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden | 1971 | 01.12.2011 | Entsendung auf unbestimmte Zeit |
| Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter | 1968 | 29.01.2014 | 30.01.2023 |
| Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin | 1976 | 10.04.2017 | Entsendung auf unbestimmte Zeit |
| Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter | 1964 | 25.04.2006 | Entsendung auf unbestimmte Zeit |
| Gerhard Siegl Belegschaftsvertreter | 1969 | 31.01.2023 | Entsendung auf unbestimmte Zeit |

Prüfungsausschuss:

Elfriede Baumann (Vorsitzende)
 Kurt Weinberger (Stellvertreter der Vorsitzenden)
 Herbert Kasser
 Andrea Reithmayer
 Roman Hebenstreit (Belegschaftsvertreter)
 Andreas Martinsich (Belegschaftsvertreter)

Anzahl Sitzungen:

Aufsichtsrat (Sitzungen und Klausuren): 8 (5 ordentliche, 3 außerordentliche)
 Präsidium: 11
 Prüfungsausschuss: 2



Die Lehrlinge Yvonne Haller, Snezana Kucalovic und Ali Fayzian prüfen gemeinsam mit CFO Manuela Waldner mithilfe eines Laptops den Schaltkasten im Waggon eines Railjets.

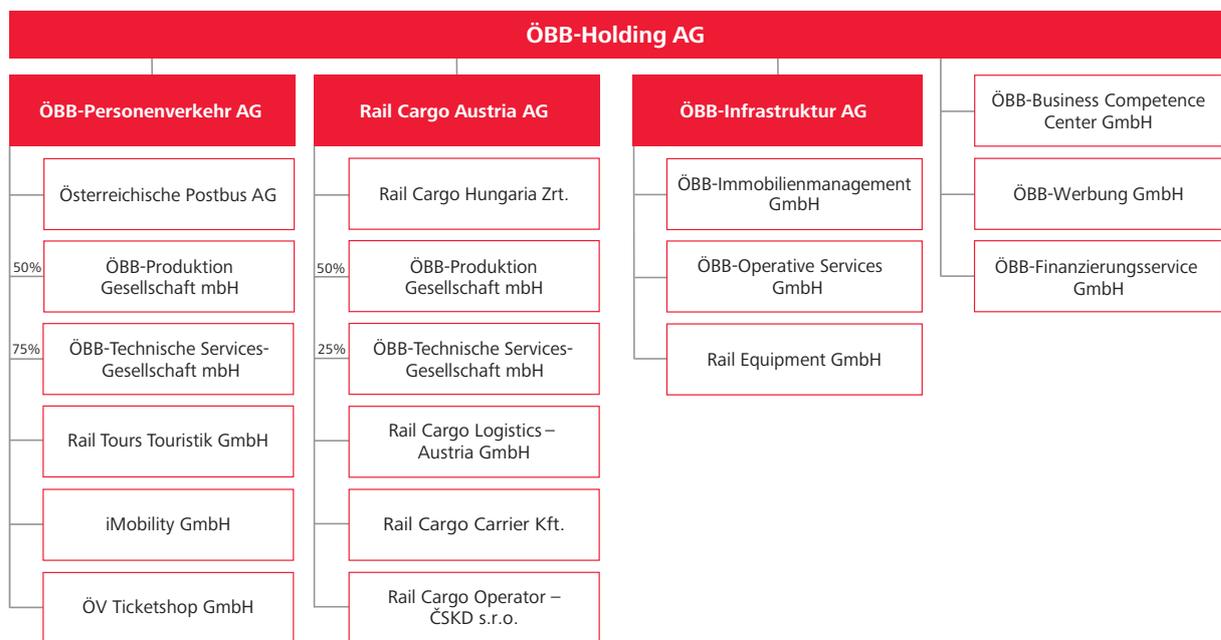


Konzernlagebericht

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2023 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS / IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2023 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gemäß § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht. GRI 2-3

A. Struktur und Beteiligungen GRI 2-1, 2-2, 2-6



Stand: 31. Dezember 2023.
Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

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

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

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an den drei Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG (RCA) und ÖBB-Infrastruktur AG. Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB-Konzern.

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

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

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter der ÖBB-Holding AG. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in 17 europäischen Ländern präsent. In 13 davon ist sie mit Eigentraktion unterwegs. Ziel ist es, in Österreich Marktführer zu bleiben und im europäischen Schienengüterverkehr die starke Marktposition als Nr. 2 weiter auszubauen. Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialistin für Bahntransporte mit spezialisierten Zusatzleistungen. Sie bietet als solche ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen an.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.031 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die sowohl von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria als auch von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt werden.

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

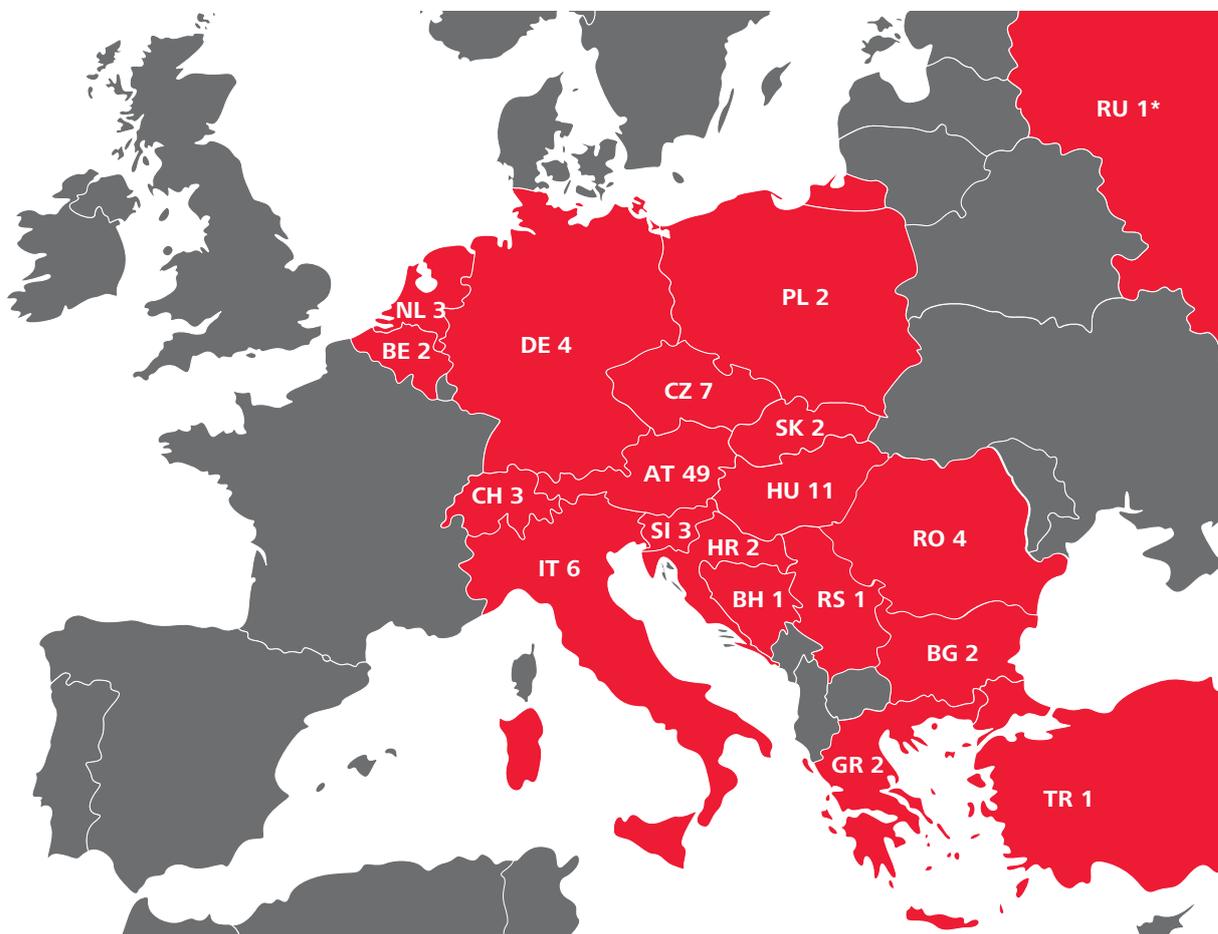
Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen (Stand 31.12.2023)

| | Teilkonzern | | | |
|-------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------|
| | ÖBB-Personenverkehr | Rail Cargo Austria | ÖBB-Infrastruktur | ÖBB-Konzern inkl. sonstige *) |
| Beteiligungen >50% | 13 | 41 | 20 | 80 |
| <i>davon im Ausland</i> | 5 | 36 | 0 | 41 |
| Beteiligungen 20-50% | 6 | 11 | 3 | 19 |
| <i>davon im Ausland</i> | 1 | 8 | 1 | 10 |
| Beteiligungen <20% | 3 | 4 | 1 | 8 |
| <i>davon im Ausland</i> | 3 | 3 | 1 | 7 |
| Summe | 22 | 56 | 24 | 107 |
| <i>davon im Ausland</i> | 9 | 47 | 2 | 58 |

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

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

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



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

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2023 war geprägt von der Erholung nach der COVID-19-Pandemie sowie den Folgen des Krieges in der Ukraine. Vor allem Letzterer hatte im Jahr 2022 massive Steigerungen der Energie-, Rohstoff- und Lebensmittelpreise ausgelöst sowie zu hohen Inflationsraten und konjunkturellen Verwerfungen geführt. Auf diesen Preisanstieg hatten die Notenbanken, allen voran FED und EZB, mit drastischen Zinserhöhungen bis ins Jahr 2023 hinein reagiert, um die Nachfrage abzukühlen und damit die Inflation zu bremsen.

Vor diesem Hintergrund zeigte sich die Weltwirtschaft 2023 mit einem Wachstum des globalen BIP von 3,0% erstaunlich resilient. Für 2024 wird ein Wachstum von 2,9% vorhergesagt. Allerdings liegen die Wachstumsraten damit noch unter dem Prä-COVID-19-Durchschnitt von 3,8% (2000–2019).¹

¹ IWF.

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

| Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage | | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------------------------|------|-------|------|
| Bruttoinlandsprodukt, real | Eurozone | 3,3 | 0,7 | 1,2 |
| | USA | 2,1 | 2,1 | 1,5 |
| | China | 3,0 | 5,0 | 4,2 |
| | Welt | 3,5 | 3,0 | 2,9 |
| Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real | | 5,1 | 0,9 | 3,5 |
| Wertschöpfung Industrieproduktion, real | | 2,4 | 1,4 | 2,4 |
| Verbraucherpreise | Industrielländer | 5,4 | 4,0 | 2,8 |
| | Entwicklungs- / Schwellenländer | 9,8 | 8,5 | 7,8 |
| Rohölpreis (in USD) | | 39,2 | -16,5 | -0,7 |
| Rohstoffpreis (in USD) | | 7,9 | -6,3 | -2,7 |

Quelle: IWF, Oxford Economics.

Ein Eckpfeiler der globalen Konjunktur war das Wachstum in den USA, das mit 2,1% stärker als erwartet ausfiel. Ein „Shutdown“ der Verwaltung durch Erreichen der Schuldenobergrenze im ersten Halbjahr 2023 konnte vermieden werden. Die im Vergleich zur Eurozone frühzeitige Straffung der Geldpolitik sorgte für eine Rückführung der Inflation, ohne dass die USA in eine Rezession rutschten. Die Arbeitslosenrate befand sich im Dezember 2023 mit 3,7% weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau, wobei der akute Arbeitskräftemangel, der 2022 noch für einen starken Preisdruck gesorgt hatte, nachließ.²

Die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft verlief im vergangenen Jahr hingegen weniger positiv. Nach der Insolvenz des Konzerns Evergrande im August 2023 befand sich die Immobilienwirtschaft, früher einer der Haupttreiber des Wachstums in China, auf Talfahrt. Deflationäre Tendenzen und eine hohe Jugendarbeitslosigkeit dämpfen den Ausblick und das Vertrauen der Verbraucher:innen in die chinesische Wirtschaft ist stark gesunken. Jährliche Wachstumsraten über 6,0%, wie sie vor der Pandemie üblich waren, scheinen mittelfristig unerreichbar. Dies hat auch Implikationen für die Entwicklung des Warenhandels mit dem Fernen Osten.³

Im internationalen Warenhandel war 2023 mehrheitlich von einer Entspannung geprägt. Nach den turbulenten Pandemie Jahren kehrte der Seehandelsverkehr im Jahresverlauf zur Normalität zurück. Der CCFI-Index, der Containerfrachtraten von und nach China misst, lag 2023 im Durchschnitt der Monatsendwerte bei 933 Indexpunkten – ein Minus von 65,4% gegenüber 2022. Der Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) lag zwischen Februar und Ende 2023 bei einem Wert unter oder marginal über 0, was keine signifikanten Lieferkettenstörungen im Welthandel bedeutet.⁴ Allerdings sorgten zu Jahresende 2023 Angriffe auf Frachtschiffe im Roten Meer zu großräumigen Umleitungen und einem erneut deutlichen Anstieg der Spotraten.⁵

²FRED, J.P.Morgan.

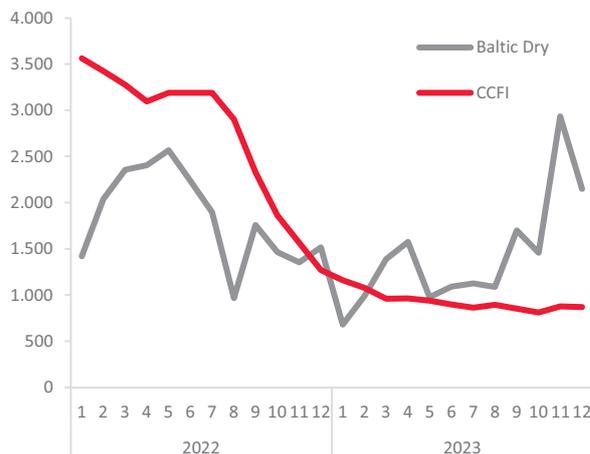
³FRED, der Standard, DW.

⁴New York Fed.

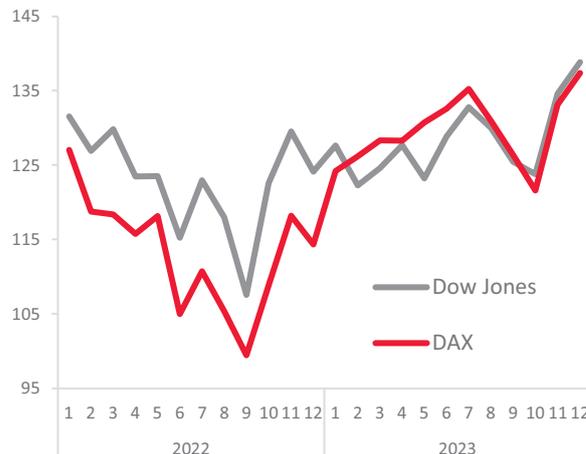
⁵Die Presse.

Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Preisentwicklung für Rohstoff- und Containertransporte
Baltic Dry und CCFI-Indizes



DAX und Dow Jones (Index 2020=100)
(Indexpunkte)



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

Die Entwicklung auf den Energiemärkten verlief 2023 turbulent. Insgesamt war eine Entspannung zu beobachten, insbesondere bei den Gaspreisen. Jedoch sorgte das Commitment des Kartells OPEC+, die Fördermengen zu reduzieren, auf dem Ölmarkt zwischenzeitlich wieder für einen signifikanten Preisanstieg. Nach einem relativ niedrigen Ölpreis (Brent) im Juni 2023 – zwischen 70 und 80 Dollar pro Barrel – stiegen die Preise bis Ende des dritten Quartals 2023 auf über 95 Dollar. Bis zum Jahresende kam es trotz der Unruhen im Nahen Osten jedoch wieder zu einem Rückgang auf unter 80 Dollar je Barrel. Der weltweite Erdgaspreis pro MMBtu (Million British Thermal Units) bewegte sich zwischen knapp unter 10 Dollar im Sommer 2023 und 20 Dollar zum Ende des Jahres 2023. Damit lag der Preis zwar deutlich über dem Niveau vor 2022, es ist aber auch eine eindeutige Entspannung zum Erdgaskrisenjahr 2022 – mit Zwischenhochs von bis zu 70 Dollar – erkennbar.⁶

Die Finanzmärkte zeigten sich von den turbulenten Entwicklungen der Realwirtschaft weitgehend unberührt. So blieben trotz der zum Teil deutlichen Zinsschritte der Notenbanken die Realzinsen angesichts der hohen Inflationsraten weiterhin negativ. Die Verluste der wichtigsten Aktienindizes im Zuge der Ukraine Krise wurden im Jahr 2023 mehr als wettgemacht. Positive Aussichten für die Weltwirtschaft und das Zinsniveau sowie eine boomende Technologiebranche in Amerika führten zu einem Allzeithoch von DAX und Dow Jones im Dezember 2023.⁷

Die fiskalische Situation vieler Staaten bleibt angespannt. Einerseits reduzierte die starke Inflation die Schuldenquoten in vielen Ländern erheblich. Die Leitzinsen erhöhen jedoch mittelfristig die Kosten des Schuldendienstes deutlich. Die weltweite Staatsschuldenquote tendiert bis 2025 zu knapp unter 10,0% des BIP. Der IWF schätzt, dass Staaten mit niedrigen und mittleren Einkommen bis 2027 im Durchschnitt 10,0% ihrer Steuerbasis für Zinsen aufwenden werden müssen. Dazu kommen die Herausforderungen der „Grünen Transformation“, die weltweit große Investments verlangt.

Der Ausblick für die nahe Zukunft ist verhalten positiv. Das Ziel einer „weichen Landung“, bei der die Inflation auf den Normalwert sinkt, ohne dass die Weltwirtschaft in eine Rezession schlittert, scheint erreicht. Abwärtsrisiken für die nächsten Jahre kommen vor allem aus China. Das Risiko einer Finanzkrise im Stil des Jahres 2008 besteht weiterhin. Eine solche hätte weitreichende Auswirkungen auf die weltweite Nachfrage nach Gütern. Darüber hinaus ist infolge der angespannten geopolitischen Situation (Krieg in der Ukraine, hegemoniale Bestrebungen Chinas, Krisenherde im Nahen Osten) das Risiko von Rohstoffpreisschwankungen wieder gestiegen. Sollten sich diese Risiken nicht manifestieren, stehen die Zeichen der Weltwirtschaft auf Wachstum.

⁶ Tagesschau.

⁷ FAZ, CBS.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Ähnlich wie die Weltwirtschaft erwies sich auch die europäische Wirtschaft im Jahr 2023 überraschend resilient. Zwar war die Binnennachfrage insbesondere beim Privatkonsum aufgrund der hohen Inflation eher schwach. Jedoch kamen vom außergewöhnlich starken Arbeitsmarkt und den sinkenden Energiepreisen positive Impulse. Als Folge der geldpolitischen Straffung gingen auch die Kreditvergabe und damit einhergehend die Investitionen zurück. Insgesamt lag das Wirtschaftswachstum in der EU nach aktuellem Stand 2023 bei 0,6%. Für 2024 wird ein Wachstum knapp über 1,0% erwartet. Tendenziell ist eine Umkehr des Trends der Prä-COVID-19-Jahre zu erkennen. Die erwarteten Wachstumsraten sind in südeuropäischen Ländern wie Spanien und Griechenland höher als beispielsweise in Deutschland und Österreich.

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2022 bis 2024 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

| | Bruttoinlandsprodukt | | | Industrieproduktion | | |
|--------------|----------------------|------|------|---------------------|------|------|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Österreich | 4,8 | -0,5 | 0,3 | 6,8 | -0,6 | -0,3 |
| Ungarn | 4,6 | -1,0 | 2,4 | 6,0 | -5,1 | 3,4 |
| Deutschland | 1,9 | -0,2 | 0,1 | -0,4 | -0,8 | 0,1 |
| Italien | 3,9 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | -2,3 | 1,2 |
| Rumänien | 4,2 | 2,3 | 3,2 | -2,0 | -4,4 | 2,7 |
| Tschechien | 2,4 | -0,5 | 0,8 | 2,7 | -0,8 | 0,8 |
| Slowenien | 5,7 | 1,7 | 2,0 | 1,2 | 0,0 | 3,4 |
| Bulgarien | 3,8 | 1,7 | 1,6 | 12,8 | -8,6 | 3,2 |
| Kroatien | 6,3 | 2,8 | 1,2 | 1,6 | 0,4 | 1,7 |
| Slowakei | 1,7 | 0,5 | 1,1 | -3,8 | -0,9 | 0,9 |
| Polen | 5,6 | 0,3 | 2,6 | 10,9 | -2,0 | 0,9 |
| Griechenland | 5,9 | 2,1 | 1,1 | 2,3 | 1,3 | 1,2 |
| Serbien | 2,3 | 2,0 | 3,0 | -0,8 | 0,3 | 4,5 |

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

Die europäische Wirtschaft 2023 war weiterhin mit hohen Inflationsraten konfrontiert. Die restriktive Geldpolitik seitens der EZB und den anderen Zentralbanken in der EU trägt jedoch Früchte. In der Eurozone sank die Inflationsrate (laut HVPI) deutlich von 8,4% auf 5,6%. In den europäischen Ländern außerhalb der Eurozone war die Inflation teilweise noch höher. Beispielsweise lag die durchschnittliche Inflation in Ungarn und Polen noch bei 17,2% bzw. 11,1%. Ursprünglich waren die hohen Energiepreise zu einem Gutteil für die Inflation verantwortlich, mittlerweile ist es jedoch ein deutlich größerer Teil des Warenkorb, der die Inflation treibt. So betrug die Kerninflation (ohne Energie, Lebensmittel, Alkohol und Tabak) im Kalenderjahr 2023 in der Eurozone 5,1%. Als Reaktion auf die hohe Inflation wurde der EZB-Leitzins weiter schrittweise von 2,5% zu Jahresbeginn auf 4,5% ab September 2023 erhöht. Der Markt erwartet jedoch, dass der aktuelle Zinssatz von 4,5% nicht überschritten wird. Mit einem Abkühlen der Inflation sind aber eventuell schon ab der Mitte des Jahres 2024 Zinsschritte nach unten möglich.⁸

Das Schreckensszenario einer Gasknappheit im Winter 2022 / 23 infolge des Ukrainekrieges realisierte sich nicht. Ein milder Winter sowie Energiesparmaßnahmen in Europa drosselten den Gasverbrauch zwischen August 2022 und Jänner 2023 um 19% im Vergleich zu derselben Periode im Vorjahr. Darüber hinaus wurde der Import aus anderen Ländern (wie z. B. den USA und Katar) auf dem Seeweg verstärkt. Russland bleibt jedoch mittelfristig eine wichtige Gasquelle für Europa. Aufgrund des Merit-Order-Systems schlugen sich die weltweit hohen Gaspreise auf die Strompreise in weiten Teilen Europas nieder. So lag der deutsche Strompreis für Nicht Haushalte im 1. Halbjahr 2023 um 138,0% über dem Wert im ersten Halbjahr 2021. Zwar lag der Strompreis in der zweiten Jahreshälfte 2023 deutlich unter dem Krisenniveau im Winter 2022 / 23, jedoch gehen die Märkte mittelfristig von einem anhaltend höheren Strom- und Gaspreis in Europa aus.⁹

Die hohen Energiepreise und die gestiegenen Finanzierungskosten schlugen sich auch in der Industriekonjunktur nieder. Die Industrieproduktion in der Eurozone verringerte sich im Jahr 2023 um 1,0%. Besonders heftig traf es die energieintensiven Branchen wie Holz, Papier und Chemie, in denen die Wertschöpfung real um 7,0% bis 10,0% zurückging. Der Ausreißer unter den Industriebranchen ist die Autoindustrie. Sie erzielte 2023 eine 11,0% höhere Wertschöpfung im Vergleich zum Vorjahr, lag damit aber trotzdem noch unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Die Industrie strauchelt insbesondere in Deutschland und Italien bei den beiden größten Handelspartnern Österreichs. Die deutsche Industrie hat sich seit 2019 signifikant schlechter als der Eurozonenschnitt entwickelt und konnte auch 2023 nicht den realen Vorkrisen-Output erreichen. In Italien ging der industrielle Output 2023 um 2,3% zurück.¹⁰

⁸ Europäische Kommission, EZB.

⁹ Tagesschau, destatis, Oxford Economics.

¹⁰ Oxford Economics, Europäische Kommission.

Äußerst heterogen verläuft auch die Konjunktur in den Mittel-, Ost- und südosteuropäischen Ländern. Im Zuge der Abkühlung der Industriekonjunktur rutschten Länder wie Tschechien und Ungarn in die Rezession. Hingegen profitierten Tourismusnationen wie Griechenland und Kroatien vom robusten Reiseverhalten. Für 2024 werden für die Staaten der RCG-Kernmärkte wieder durchgängig positive Wachstumsraten, teilweise über 2,0%, erwartet. Insgesamt bleibt die positive Entwicklung Südosteuropas auch ein Lichtblick für Österreichs Wirtschaft.¹¹

In Europa ist die Situation der Staatsfinanzen angespannt – in doppelter Hinsicht. Ausgabenseitig waren die Hilfsprogramme im Zuge der COVID-19-Pandemie und der Energiepreiskrise sehr kostspielig, was in den letzten Jahren zu hohen Budgetdefiziten führte. Andererseits sorgte die hohe Inflation für eine fallende Schuldenquote. So lag der Bruttoschuldenstand der Staaten der Eurozone 2023 mit ca. 89,6% des BIP knapp unter dem Vorjahreswert, aber weiterhin deutlich über dem Wert des Jahres 2019. Explodiert sind zudem die laufenden Kosten des Schuldendienstes durch die gestiegenen Zinsen. Das schränkt die wirtschaftspolitischen Spielräume mittelfristig stark ein.¹²

Die mittelfristige Perspektive für die europäische Wirtschaft ist stabil. In ihrer Prognose geht die EU-Kommission davon aus, dass die restriktive Notenbankpolitik ihre Wirkung nicht verfehlt und die aktuell noch hohen Inflationsraten nicht von Dauer sein werden. Durch den weiterhin robusten Arbeitsmarkt und die steigenden Realeinkommen ist 2024 in der EU ein reales Wirtschaftswachstum von über einem Prozent möglich. Ein großer Risikofaktor sind auch hier die zahlreichen weltweiten geopolitischen Spannungen und Krisen. Darüber hinaus zeigen sich Extremwetter-situation – wie etwa im Juli 2023 die Hitzewelle in Süditalien oder im August 2023 die Hochwässer in Slowenien und Südösterreich – als ein wachsendes klimatisches Risiko auch für die Konjunktur-entwicklung.¹³

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Die Phase des rasanten Aufschwungs nach dem pandemiebedingten Einbruch der COVID-19-Jahre ist im Jahr 2023 zu einem abrupten Ende gekommen. Nach einem Plus von 4,8% im Jahr 2022 ist das BIP 2023 um 0,8% zurückgegangen. Bereits zu Jahresende 2022 zeichnete sich angesichts hoher Inflationsraten und einer Abschwächung des globalen Wirtschafts- und Handelsumfeldes eine Abkühlung der Konjunktur in Österreich ab.¹⁴ Angesichts voller Auftragsbücher in der Industrie sowie positiver Wachstumsbeiträge aus Nettoexporten und Privatkonsum erwies sich die österreichische Wirtschaft zu Jahresanfang allerdings noch vergleichsweise resilient. Im ersten Quartal 2023 konnte noch ein BIP-Wachstum von 1,9% im Vergleich zur Vorjahresperiode erzielt werden. Ab dem zweiten Quartal 2023 drehte die Entwicklung jedoch deutlich ins Negative.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

| Größe | Einheit | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------------------|--------------------------|------|------|------|
| Bruttoinlandsprodukt, real | | 4,8 | -0,8 | 0,9 |
| Industrieproduktion | | 6,8 | -0,6 | -0,3 |
| Warenexporte | | 7,1 | 1,9 | 2,2 |
| Warenimporte | Veränderung in % | 5,1 | -2,8 | 2,5 |
| Bruttoanlageinvestitionen, real | | 0,1 | -2,0 | -1,0 |
| Private Konsumausgaben, real | | 5,7 | 0,0 | 1,6 |
| Inflationsrate (Verbraucherpreise) | | 8,6 | 7,8 | 4,0 |
| Maastricht-Defizit | in % des BIP | -3,5 | -2,3 | -2,4 |
| Arbeitslosenquote | in % der Erwerbspersonen | 6,3 | 6,4 | 6,4 |

Quelle: Statistik Austria, WIFO, Oxford Economics.

¹¹ WIIW, Oxford Economics.

¹² IWF, Handelsblatt.

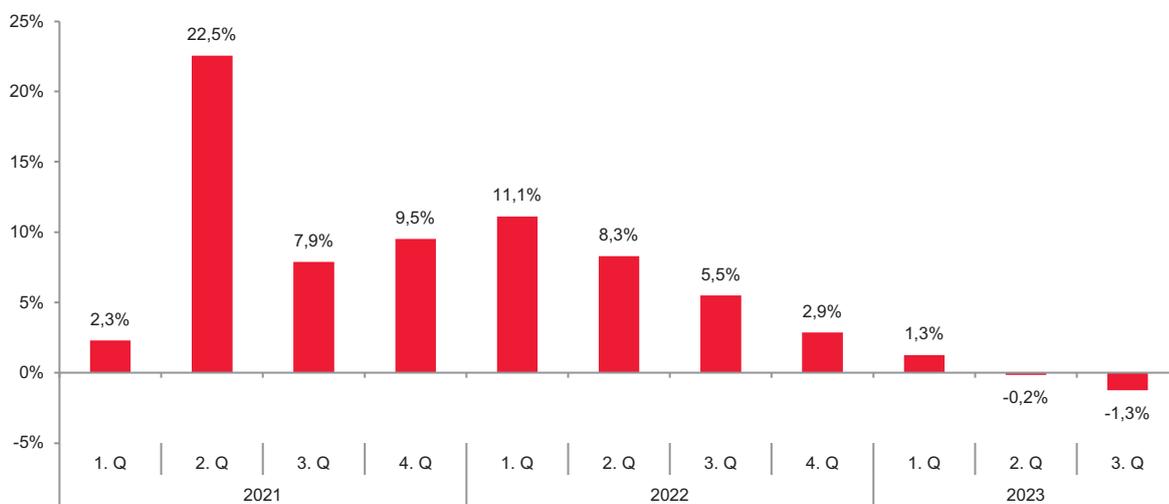
¹³ Europäische Kommission.

¹⁴ OeNB.

Verantwortlich für diese Entwicklung war vor allem der Einbruch in der Industrie und der Bauwirtschaft. So befand sich die Sachgütererzeugung ab dem zweiten Quartal 2023 in einer Rezession, die sich bis zum Jahresende hin weiter verstärkte. Eine wesentliche Ursache dafür war der Abbau der Vorsichtlager an Vorratsgütern, die aufgrund der multiplen Krisen der jüngeren Vergangenheit entstanden waren. Dieser Lagerabbau führte zu einem Einbruch der Nachfrage von Vorleistungsgütern und Endprodukten.¹⁵ Die Nachlaufeffekte der Energiepreiskrise machten zudem vor allem energieintensiven Branchen wie der Papierindustrie schwer zu schaffen.¹⁶ Auch das Investitionsklima hat sich merklich eingetrübt. Besonders betroffen ist der Bausektor. Hier wirkte sich vor allem das verschlechterte Finanzierungsumfeld negativ aus.¹⁷

Entwicklung der Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) in Österreich

(Produktionsindex, arbeitstätig bereinigt, Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal in %)



Quelle: Statistik Austria.

Positive Wachstumsimpulse kamen hauptsächlich vom Außenhandel. Dies betrifft sowohl Waren- als auch Dienstleistungsexporte, bei Letzteren insbesondere im Bereich des Tourismus. Der private Konsum stagnierte 2023 hingegen angesichts der weiterhin überhöhten Inflation. Der Handel verzeichnete ein Minus, während die Nachfrage nach Dienstleistungen zumindest leicht positiv blieb.

Die Inflation blieb sowohl in Bezug auf das EZB-Ziel von 2,0% als auch im Vergleich zum Durchschnitt der Eurozonestaaten mit 7,9% im Jahresmittel deutlich überhöht. Zwar gingen die Energiepreise im Gesamtjahresvergleich zurück, jedoch erwies sich die sogenannte Kerninflation (ohne Energie und Nahrungsmittel) als persistent. Die Arbeitslosigkeit blieb trotz Rezession im Vergleich zu den Vorjahren auf niedrigem Niveau. Aus Sorge um den Fachkräftemangel setzen viele Unternehmen trotz angespannter Auftragslage auf „Labour Hoarding“, also den Verzicht auf konjunkturbedingten Personalabbau.

¹⁵ WIFO.

¹⁶ Bank Austria.

¹⁷ WIFO.

2024 ist mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen – getragen vor allem von einer deutlichen Erholung des Privatkonsums. Dementsprechend sollten Lohnabschlüsse im Bereich der rollierenden Inflation ab 2024 für eine Steigerung der Nettoeallöhne sorgen. Die Industrie, insbesondere die Bauwirtschaft, dürfte jedoch ein weiteres Rezessionsjahr vor sich haben. Im Bereich der Sachgütererzeugung ist frühestens ab der zweiten Jahreshälfte 2024 mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen.¹⁸

Die günstige Arbeitsmarktlage und das Auslaufen der meisten COVID-19-Hilfen verbesserten bereits 2022 die Finanzierungslage des Staatshaushalts. Einnahmenseitig profitierte dieser auch von gestiegenen Steuereinnahmen durch die hohe Inflation. Dämpfend wirkten hingegen die zahlreichen Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Abfederung von Energiepreisanstieg und allgemeiner Inflation ebenso wie die gestiegenen Finanzierungskosten durch die Leitzinsentwicklung. Insgesamt wird für 2023 mit einem Rückgang der Staatsneuerschuldung gerechnet – auf ein Niveau unter die Maastricht-Obergrenze von 3,0% des BIP. Dieses Defizit soll vorbehaltlich neuer Inflationsausgleichsmaßnahmen 2024 weiter sinken.¹⁹

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. Die deutlichen Zinsschritte der EZB der letzten beiden Jahre sind auch an den Anleihenmärkten nicht spurlos vorüber gegangen. So wurde im Oktober 2023 mit 3,6% ein vorläufiger Höchststand der Emissionsrenditen österreichischer Bundesanleihen im Periodendurchschnitt erreicht – bei einer mittleren Laufzeit von knapp zwölf Jahren. Im Gesamtjahr 2023 betrug der Wert 3,1% und hat sich damit im Vergleich zum Periodendurchschnitt 2022 mehr als verdoppelt. Die Entwicklung der durchschnittlichen Renditen aller im Periodenzeitraum im Umlauf befindlichen Anleihen verlief annähernd gleich. Auch hier betrug der Anstieg 2023 im Gesamtjahresmittel 3%, das entspricht einem prozentuellen Anstieg von mehr als 100%.²⁰ Im vierten Quartal 2023 war eine leichte Entspannung bei den Renditen zu beobachten. Der Höhepunkt dürfte vorläufig überschritten sein.²¹ Die Bonität Österreichs bleibt jedenfalls weiterhin hoch, der Ausblick aller maßgeblichen Ratingagenturen steht auf stabil.²²

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen GRI 201-4

Die ÖBB analysieren laufend die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, um die für das Unternehmen relevanten Entwicklungen zu identifizieren. Auf Basis dieser Analysen werden Informationen für Entscheidungsträger:innen in- und außerhalb des Unternehmens aufbereitet. Daraus folgend werden Stellungnahmen und Abänderungsanträge für relevante Gesetzesvorhaben in Österreich und auf europäischer Ebene formuliert. Um die Qualität und die Relevanz der Unterlagen sicherzustellen, greifen die verantwortlichen Mitarbeiter:innen sowohl auf die Expertise interner Fachexpert:innen als auch auf das Know-how externer Stakeholder:innen zurück. GRI 2-29

Die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf das Unternehmen konnten im zurückliegenden Jahr überwunden werden. Hingegen stellen die Folgen des Ukrainekriegs den Konzern in mehrerlei Hinsicht erneut vor große Herausforderungen. Einerseits drückten die höheren Energiekosten auf die Deckungsbeiträge einzelner Konzernbereiche. Andererseits gingen – ganz im Gegensatz zu den Personenverkehrstransporten – die Transportmengen im Schienengüterverkehr deutlich zurück. Für beide Bereiche galt es daher, Lösungen zu finden, die die Systemkosten reduzieren und wirtschaftlichen Schaden für das Unternehmen abzuwenden. Unabhängig davon arbeiteten die Mitarbeiter:innen der ÖBB intensiv daran, die ukrainische Bahn dabei zu unterstützen, den überregionalen Bahnverkehr und Gütertransport aufrechtzuerhalten. Ein weiteres Thema – ein „Dauerbrenner“ – ist der Klimaschutz mit seinen großen Herausforderungen für Gesellschaft und Wirtschaft. Die ÖBB arbeiteten in diesem Bereich erneut intensiv daran, die Rahmenbedingungen für eine klimafreundlichen Verkehrswende substanziell zu verbessern.

Schnellere Genehmigungen für Energieprojekte und den Eisenbahnausbau

Ein Meilenstein für Bahninfrastruktur- und Bahnstromprojekte konnte im Zuge der Novellierung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2023) erreicht werden. Künftig können schnellere, vereinfachte und besser strukturierte Genehmigungsverfahren für Energieprojekte und den Eisenbahnausbau angewendet werden. Diese sogenannten Fast-Track-Verfahren beenden die davor aufschiebende Wirkung von Einsprüchen bei Energieausbauprojekten durch einzelne Beschwerdeführer:innen. Das wird Bauverfahren künftig deutlich beschleunigen. Entscheidend für die ÖBB ist, dass dieser Ausschluss der aufschiebenden Wirkung auch für Projekte des Eisenbahnausbaus gilt.

¹⁸ WIFO.

¹⁹ BMF.

²⁰ OeNB.

²¹ Kurier, Tagesspiegel.

²² OeBFA.

Energiepreise bleiben Herausforderung für den öffentlichen Verkehr

Die Energiepreise waren auch im abgelaufenen Jahr eine große Herausforderung für alle im Bahnverkehr tätigen Unternehmen. Um dem Ziel der Selbstversorgung näher zu kommen und damit die Unabhängigkeit des Unternehmens auszubauen, setzten sich die ÖBB im abgelaufenen Jahr sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene dafür ein, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau erneuerbarer Energien zu verbessern. Dafür sollen Förderungen zum Ausgleich der hohen Energiepreise auch für den Verkehrssektor zugänglich gemacht werden – analog zur energieintensiven Schwerindustrie. Im November 2023 hat die Bundesregierung mit Energiekostenzuschuss II ein neues Instrument präsentiert. Es ermöglicht auch für große Unternehmen im Verkehrssektor den Zugang zur Förderung der Mehrkosten für Strom, Erdgas und Treibstoffe. Sowohl für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft als auch die RCA wurden entsprechende Förderungen für das Jahr 2023 beantragt.

Parallel dazu präsentierten die ÖBB ein aktualisiertes Ausbauprogramm für erneuerbare Energie. Insgesamt wird das Unternehmen bis 2030 demnach rd. 1,6 Mrd. EUR in den Bau von Wasserkraftwerken, Windkraftanlagen und Fotovoltaik investieren. So soll die Eigenproduktion von betriebsnotwendigem Strom – inklusive der Zulieferung von fixen Partnerkraftwerken – auf rd. 80% zu steigen. Das Unternehmen reagierte damit nicht nur auf die immer stärker werdende Nachfrage nach Grünstrom am Markt, sondern auch auf den perspektivisch steigenden Strombedarf durch die notwendige Ausweitung des Zugangebots.

In einem anderen Unternehmensbereich der ÖBB – der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft – wirkten sich die Effekte der CO₂-Bepreisung sowie die neue Kraftstoffverordnung negativ aus. Der Postbus geht durch einen steigenden Dieselpreis von Mehrkosten von rd. 40,0 Mio. EUR bis 2030 aus. Um dieser zusätzliche Belastung des ohnehin margenschwachen Busverkehrs entgegenzuwirken, arbeiteten die Mitarbeiter:innen der ÖBB im letzten Jahr daran, die Dieselpreisentwicklung in den einzelnen Verkehrsdienstverträgen zu valorisieren.

Mitarbeiter:innen gesucht!

Die ÖBB suchen – wie viele andere heimische Unternehmen auch – Mitarbeiter:innen. Der Bedarf des Unternehmens wird noch zusätzlich durch einen aktuellen Generationenwandel aufgrund einer Pensionierungswelle verstärkt. Die ÖBB setzten beim Forum Alpbach 2023 dementsprechend den Themenschwerpunkt „Arbeitsmarkt“. In Stakeholder:innen-Veranstaltungen, einem Workshop sowie Diskussionsveranstaltungen wurden viele die Facetten des Fokusthemas beleuchtet und nach Lösungsansätzen gesucht. Erläutert wurden zentrale Fragen wie „Was müssen wir machen, um mehr Frauen für den Arbeitsmarkt zu mobilisieren?“, „Welche Möglichkeiten müssen wir schaffen, um ältere Kolleg:innen länger im Job zu halten?“ oder „Wie können wir die Integration von nach Österreich zugewanderten Menschen verbessern?“. Selbstverständlich wurde das Forum Alpbach auch zur Rekrutierung junger Talente genutzt.

Der allgemeine Arbeitskräftemangel war auch im Busunternehmen der ÖBB deutlich bemerkbar. Die zuständigen Mitarbeiter:innen setzten sich daher im abgelaufenen Jahr für moderne Arbeitszeitmodelle, die Reaktivierung von Pensionist:innen sowie die Aufnahme von Buslenker:innen auf die Mangelberufsliste ein. Zudem wurde ein Modell erarbeitet, mit dem der Beruf des Buslenkers bzw. der Buslenkerin aufgewertet werden soll. So soll eine neue Lehre angeboten und das Mindestalter von derzeit 21 auf künftig 18 Jahre abgesenkt werden. Dass im Zuge der Novelle des Kraftfahrgesetzes (41. KFG-Novelle) die Kosten für Bushaltestellenkonzessionen reduziert werden konnten, war ein weiterer Erfolg für die ÖBB.

Zurück zur Mangelberufsliste: Neben den Buslenker:innen wurden 2024 sieben weitere Berufe des öffentlichen Verkehrs aufgenommen – darunter Verschieber:innen und Lokführer:innen. Das ist ein wichtiger Schritt für die ÖBB, so kann im Zuge des laufenden Generationenwandels auf ein ausreichend großes Arbeitskräftepotenzial innerhalb des Unternehmens zugegriffen werden.

Nachfrage im Personenverkehr stark angestiegen – Schienengüterverkehr unter Druck

Im Personenverkehr kam es im letzten Jahr zu einer enormen Steigerung der Nachfrage. Das hat teilweise zu Kapazitätsengpässen und in der Folge – für die ÖBB ungewöhnlich – zu Qualitätsproblemen geführt. Grund dafür waren eine sprunghafte Zunahme der Reisenden sowie die teilweise starken Lieferverzögerungen der bestellten Schienenfahrzeuge und Ersatzteile. Stakeholder:innen in Bund, Ländern und Gemeinden wurden in einem offenen Dialog laufend informiert, bei der kritischen Öffentlichkeit wurde um Verständnis geworben.

Gänzlich anders stellt sich die Situation im Schienengüterverkehr dar, der nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa immer stärker unter Druck gerät. Die Gründe dafür reichen von den bereits angesprochen gestiegenen Energiepreisen bis zur schwächelnden Weltwirtschaft, die zu einem deutlichen Rückgang der Gesamttransportmengen geführt hat. Aus diesem Mix resultiert eine Steigerung der Faktorkosten im Schienengüterverkehr bei Überkapazitäten auf der Straße. Das hat im abgelaufenen Jahr zu einer Rückverlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße geführt. Ein Trend, dem die ÖBB mit einem Arbeitsschwerpunkt Güterverkehr entgegengewirkt haben.

Im Zuge eines Schwerpunkts wurden in mehreren Bundesländern in Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholder:innen Güterverkehrstage veranstaltet. In Workshops mit Unternehmen wurden die Chancen und Möglichkeiten einer generellen Transportverlagerung auf die Schiene aufgezeigt ebenso wie die Umsetzung des Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) diskutiert. Parallel dazu wurden mit den zuständigen Landstellen gemeinsame Förderprogramme – beispielsweise für Anschlussbahnen – evaluiert. Mit einem Kick-off-Event für Verlader aus Industrie und Gewerbe setzten die ÖBB im letzten Jahr zudem einen Akzent. Ziel war es nach dem Start des Pilotbetriebs im Dezember 2022 den Zollkorridor zwischen dem Hafen Triest und dem Logistik Center Austria Süd (LCAS) in Villach / Fürnitz zu stärken.

Auf internationaler Ebene konnten die ÖBB für Ungarn das Budget für die Beihilfe zum Einzelwagenverkehr (EWW) für das Jahr 2023 absichern. Zudem wurde eine CEF-Einreichung für die Verbesserung der Infrastruktur rund um die Terminals Zahony und Chop vorbereitet.

Notwendiger Modernisierungsschub für Europas Schienennetz

Sowohl die in ganz Europa steigende Zahl an Reisenden im Schienenverkehr als auch die verbindlichen Klimaziele zwingen die Nationalstaaten ihr jeweiliges Schienennetz zügig zu modernisieren. Den mittel- und langfristigen positiven Auswirkungen dieses Bahnausbaus stehen dabei kurzfristig die Einschränkungen gegenüber – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund von Baustellen. Neben der internationalen Koordination der nationalen Bautätigkeiten rückte dabei auch die Debatte über die langfristige und damit verlässlich planbare Finanzierung der Bahninfrastruktur in den Mittelpunkt. Österreich ist hier mit seinen Rahmenplänen, die eine jeweils sechsjährige Planungs- bzw. Finanzierungsperiode von Infrastrukturprojekten sicherstellen, ein Role-Model. Eine Rolle, die das Unternehmen sowohl im europäischen Eisenbahnverband (CER) als auch bei bilateralen Terminen im direkten Dialog gerne wahrgenommen hat.

Leitlinien für Public-Service-Obligation (PSO): Ausschreibungszwang oder weiterhin Direktvergabe?

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit auf internationaler Ebene betraf im letzten Jahr die Novellierung der PSO-Leitlinien durch die EU-Kommission. Die Europäische Kommission (EK) verfolgte das Ziel, den Gestaltungsspielraum der öffentlichen Auftraggeber massiv einzuschränken bzw. Direktvergaben von Verkehrsdienstleistungen nur mehr in Ausnahmefällen zuzulassen. Um diesem Ziel entgegenzuwirken, startete Österreich eine Informations- und Lobbying-Offensive in Österreich und in Brüssel. Beteiligt an der Kampagne waren neben den ÖBB die Arbeiterkammer (AK), der Fachverband Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich, die Wiener Linien sowie der Verband der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft (VÖWG). Auf internationaler Ebene wurde zudem eine Allianz von europäischen Bahnunternehmen, der Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Gewerkschaften und kommunaler Unternehmen geschmiedet. Die Beteiligten brachten wiederholt ihre Bedenken gegen den Leitlinienentwurf zum Ausdruck – nicht zuletzt mittels Rechtsgutachten. Zuletzt verfassten im Mai 2023 – unter Federführung Österreichs – insgesamt elf Mitgliedsstaaten eine kritische Stellungnahme an die EK.

Die Mitte des Jahres veröffentlichten PSO-Leitlinien der EK brachten letztendlich keine sinnvolle Klarstellung zur PSO-Verordnung und werden „als nicht bindende, nicht praktikable Empfehlungen betrachtet“. Die Informationsarbeit seitens ÖBB und der angesprochenen Allianzpartner setzte sich dementsprechend auch im zweiten Halbjahr 2023 unvermindert fort.

Weiteres Themenmanagement auf internationaler Ebene

Bereits seit Februar 2020 führt ÖBB CEO Andreas Matthä den Vorsitz des Europäischen Eisenbahnverbandes CER. Bei ihrer Generalversammlung im September 2023 bestätigten die Mitglieder Andreas Matthä als Präsident des CER für eine weitere zweijährige Amtszeit (2024 bis 2025). Die dritte Amtszeit an der Spitze des Verbandes erfolgte auf einstimmige Empfehlung des CER-Vorstandes und mit Einstimmigkeit in der Generalversammlung. Ein internationaler Arbeitsschwerpunkt lag demnach auch 2023 auf der Steuerung der inhaltlichen Arbeit des Verbandes. Dazu zählte erneut die Setzung von Lobbyingschwerpunkten bei EU-Institutionen sowie die Koordination der Positionen der rd. 70 europäischen Bahnunternehmen, die Mitglieder des Verbandes sind.

Schwerpunkte der inhaltlichen Arbeit im Rahmen des Eisenbahnverbandes CER waren die Erstellung diverser Positionspapiere wie beispielsweise zu den Themen „Ticketing“, „Trassenplanung“ (TTR) und „Digital Capacity Management“ sowie zum Thema „Baustellenkoordination“.

Zu Jahresbeginn 2023 stand die Überarbeitung der Planungen für das Europäische Verkehrsnetz (TEN-T Revision) im Mittelpunkt der Tätigkeit der Mitarbeiter:innen. Es galt, über 1.800 Änderungsanträge zu sichten und im Europäischen Parlament aktiv für eigene Positionen zu lobbyieren. Die EK präsentierte zu Jahresbeginn ihr Arbeitsprogramm 2023 und – als Teil des Green Deals – das lange erwartete Green-Freight-Transport-Package, mit dem Transportemissionen entschieden gesenkt werden sollen. Zu beiden Themenbereichen erstellten die Mitarbeiter:innen Positionspapiere und führten persönliche Stakeholder:innengespräche mit Europaparlamentarier:innen (MEPs) und Vertreter:innen der EK.

Die unternehmensintern installierte Green-Deal-Lenkungsgruppe bearbeitete über das gesamte Jahr 2023 die jeweils aktuellen Umwelt- und Energiedossiers (z. B. Energy, Taxation, Pestizid VO). Hinzu kamen neue Dossiers zu den Themen „Digitalisierung“ und „Datenmanagement“. Die Lenkungsgruppe analysierte die Position des Europäischen Parlaments bzw. des Rates zur EU-Verordnung über fluoridierte Treibhausgase.

Im zweiten Halbjahr 2023 stand der Kommissionsvorschlag für ein „verbessertes internationales Ticketing“ im Mittelpunkt. Die begrüßenswerte Initiative präsentierte in ihren Eckpunkten beispielsweise den Zugriff von Plattformen auf die Verkaufskanäle der Eisenbahnunternehmen zeigte aber auch ein gewisses Risikopotenzial auf. So besteht aus Sicht der ÖBB unter anderem die Gefahr, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen unter dem Titel des besseren Services für Kund:innen die Möglichkeit der eigenständigen Produktgestaltung und damit letztendlich auch die Tarifhoheit verlieren. Ein Thema, das – weil noch nicht final abgeschlossen – die Mitarbeiter:innen noch einige Zeit fordern wird.

Ebenfalls im zweiten Halbjahr 2023 bearbeitete das Team die geplante EU-Verordnung zum Europäischen Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, die „Weights and Dimensions“-Richtlinie der EU sowie die Konsultationen zur Beschränkung von per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS). Beim Vorschlag betreffend Kapazitäts- und Verkehrsmanagement handelte es sich um eine Maßnahme des Green Deals. Ziel ist es, ein effizienteres Eisenbahn-Fahrgewegkapazitäts- und Verkehrsmanagement zu ermöglichen und so die Qualität der Verkehrsdienste zu verbessern sowie mehr Verkehr über das Eisenbahnnetz abzuwickeln. Die ursprünglich im Raum stehende Zentralisierung in einer neuen EU-Agentur konnte abgewendet werden. Nun werden die ÖBB-Interessen bei der Trassenplanung über das TTR, dem Timetabling Redesign für Smart Capacity Management verfolgt und bei der Baustellenkoordination über den Europäischen Eisenbahnverband CER.

Die „Weights and Dimensions“-Richtlinie wiederum sieht eine Erweiterung der Höchstgewichte und -größen von schweren Nutzfahrzeugen vor. Das würde aus Sicht der ÖBB den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Güterverkehr erneut zuungunsten der Schiene verschärfen. Durch laufendes Lobbying in Österreich und in Brüssel soll der durch diese Richtlinie mögliche Einsatz von Gigaliners bzw. Lang-Lkws auch in Zukunft verhindert werden.

Bei PFAS handelt es sich um Industriechemikalien mit wasser-, fett- und schmutzabweisenden Eigenschaften, die im gesamten Bahnsystem – von den Klimaanlage in den Fahrzeugen bis zu Signalanlagen – im Einsatz sind. Die ÖBB trat daher in den bisherigen Konsultationen für einen behutsamen Vorgangsweise ein, um überbordende Vorgaben für den Ersatz oder den Tausch von PFAS-Teilen zu vermeiden und wird diesen kosteneffizienten Weg weiter fortsetzen.

B.3. Marktumfeld GRI 2-6

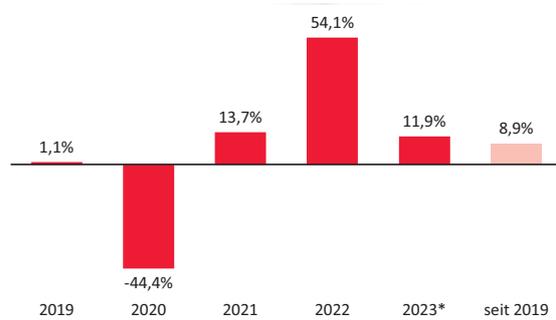


Marktumfeld Personenverkehr

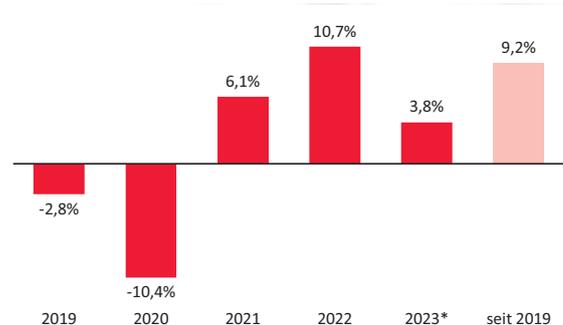
Das Wachstum des Personenverkehrs setzte sich im Jahr 2023 weiter fort. Mit Ausnahme einer vorübergehenden Maskenpflicht im Winter 2022 / 2023 in öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien war die Mobilität in Österreich im Jahr 2023 von keinerlei Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung betroffen. Auch pandemiebedingte Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr sind entfallen. Entsprechend ist die Transportleistung auf allen Verkehrsträgern gewachsen. Am stärksten war der Zuwachs im innerösterreichischen Schienenpersonenverkehr mit knapp 12%. Damit wurde das Vor-Corona-Niveau um rd. 9% übertroffen. Gleichzeitig hat aber auch der motorisierte Individualverkehr deutlich zugenommen und ein neues Rekordniveau erreicht. Dennoch dürfte der Modalanteil der Schiene mit 13% – nach den coronabedingten Anteilsverschiebungen der Jahre 2020 und 2021 hin zum Individualverkehr – wieder das Niveau von 2019 erreichen.²³

Entwicklung der Personentransportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr (jährliche Änderung in %)



Motorisierter Individualverkehr (jährliche Änderung in %)



* Vorläufige Schätzung.

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

Im Fernverkehr auf der Schiene setzte sich der Hochlauf weiter fort. Hier dürfte der Rekordwert für Personentransportleistung im Jahr 2022 mit einem erneuten Anstieg um knapp 12% im Jahr 2023 deutlich überschritten werden. Der Nahverkehr verzeichnet ersten Berechnungen zufolge mit rd. 11% ebenfalls ein Wachstum. Er liegt damit jedoch immer noch knapp 5% unter dem Niveau der Vor-COVID-19-Jahre. Direkte Ursachen für den aktuellen Bahnboom, vor allem im Fernverkehr, sind schwer zu identifizieren. Eine Reihe von Rahmenbedingungen wirkt aber sicherlich fördernd auf die aktuelle Entwicklung. So hat sich die Zahl der Klimaticketnutzer:innen weiter erhöht auf zuletzt rd. 272 Tsd.²⁴ Auch der Tourismus hat das Vor-COVID-19-Niveau wieder erreicht, insbesondere durch die Rückkehr ausländischer Gäste. Allerdings lassen sich keine wesentlichen Anteilsverschiebungen zwischen Inlands- und Auslandsnchtigungen bzw. einzelnen Herkunftsländern feststellen, die Rückschlüsse auf ein nachhaltig geändertes Reiseverhalten im Vergleich zu vor der Pandemie geben würden. Gleichwohl lag die Anzahl der Reisenden gerade in den Sommermonaten auf einem Rekordniveau.²⁵

Die Bahnunternehmen haben auf diese Entwicklung mit kontinuierlichen Angebotsausweitungen reagiert. Nicht nur die ÖBB, sondern auch Mitbewerber im Open-Access-Segment haben die Anzahl der Züge und Verbindungen 2023 deutlich erhöht.

²³ Europäische Kommission, Statistik Austria, UIC, ÖBB, ASFINAG, eigene Berechnungen.

²⁴ Orf.at.

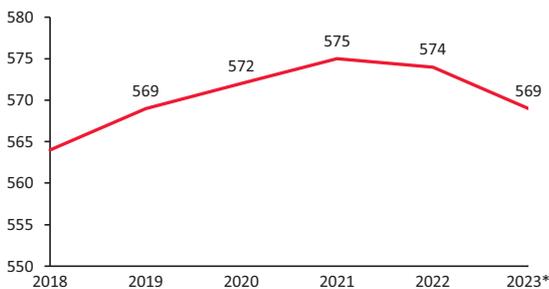
²⁵ WIFO.

Auch im unmittelbaren Umfeld Österreichs setzte sich die Erholung des Bahnpersonenverkehrs weiter fort, wie auch der Vergleich einiger Staatsbahnen in den Nachbarländern zeigt. Bei der DB lag die Transportleistung im ersten Halbjahr 2023 innerhalb Deutschlands um 13,1% über jener der Vorjahresperiode. Hier wirkte sich bereits das am 01.05.2023 eingeführte Deutschlandticket positiv aus. Bei DB Regio lag die – um die Effekte des einmaligen 9-Euro-Tickets bereinigte – Transportleistung um 30% über der Vorjahresperiode. Dämpfende Effekte wie Baustellen und EVG-Warnstreiks konnten die Entwicklung offensichtlich nicht trüben. Die SBB konnte im ersten Halbjahr sogar bei Personenkilometern einen Zuwachs von über 22% verzeichnen. Die Zahl der verkauften Generalabonnemente liegt zwar noch deutlich unter dem Niveau von 2019, jedoch wurde bei Sonder-, Fern- und Gruppenreisen ein neuer Rekord erreicht. Ebenso positiv verlief das erste Halbjahr für den Personenverkehr der ČD, wenngleich der Zuwachs mit 5% etwas geringer ausfiel.²⁶

Weiterhin ungebrochen ist auch der Aufschwung der Passagierzahlen in der Luftfahrt. So hat die Zahl der Fluggäste, die an österreichischen Flughäfen ankommen oder abreisen, im Vergleich zum Vorjahr um 29,5% zugelegt. Im Vergleich zu rd. 32,0 Mio. Reisenden im Rekordjahr 2019 bedeutet dies allerdings immer noch ein Minus von rd. 5,0%. Der Trend weist jedoch weiter nach oben, wovon auch die Bestellungseingänge der Luftfahrzeugindustrie zeugen.²⁷

Andere Kenngrößen des Personenverkehrs in Österreich

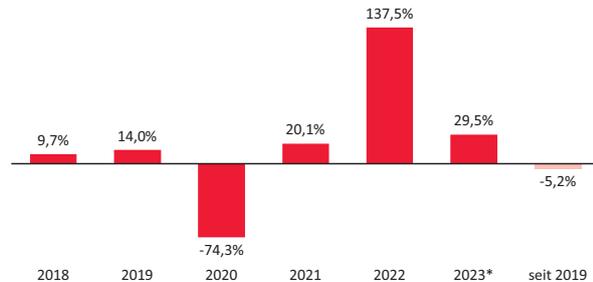
Motorisierungsgrad (PKW-Bestand je 1.000 Einwohner)



* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen.

Fluggäste (ohne Transitpassagiere – Änderung in %)



Auch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist von einer nachhaltigen Mobilitätswende noch wenig zu spüren. Der Motorisierungsgrad als Zahl der Pkw je Einwohner 2023 erneut leicht zurückgegangen. Dies ist jedoch auf den überproportionalen Bevölkerungsanstieg der letzten beiden Jahre zurückzuführen, wofür im Wesentlichen der Zuzug aus dem Ausland verantwortlich ist. Der Fahrzeugbestand an Pkw in Österreich legte jedoch auch 2023 mit einem Wachstum von 1,0% leicht zu. Der Zuwachs der Neuzulassungen lag sogar bei rd. 11,0%. Hier kommt vor allem der Rückstau der Bestellungen aufgrund der Lieferkettenengpässe der Vorjahre zu tragen.

Marktumfeld Güterverkehr

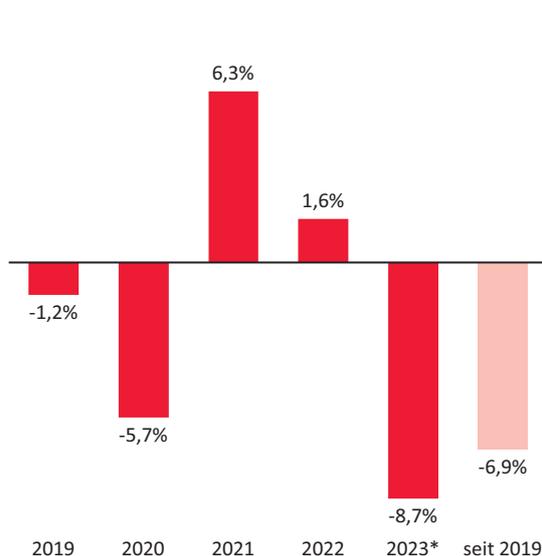
Der Modalanteil der Schiene ging im Jahr 2023 in Österreich dem langjährigen Trend entsprechend abermals deutlich zurück. Er dürfte laut aktuellen Schätzungen bei 27,1% liegen. Nach der leichten Verbesserung des Schienenmodalanteils im Jahr 2022 bedeutet das aktuelle Ergebnis ein neues historisches Tief. Lag der Entwicklung der Schiene letztes Jahr noch leicht im Plus, standen die Zeichen im Jahr 2023 auf Abschwung. Konjunkturbedingt ging 2023 die Transportleistung sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße mit -8,7% bzw. -3,1% deutlich zurück.

²⁶ ÖBB, DB, SBB, ČD.

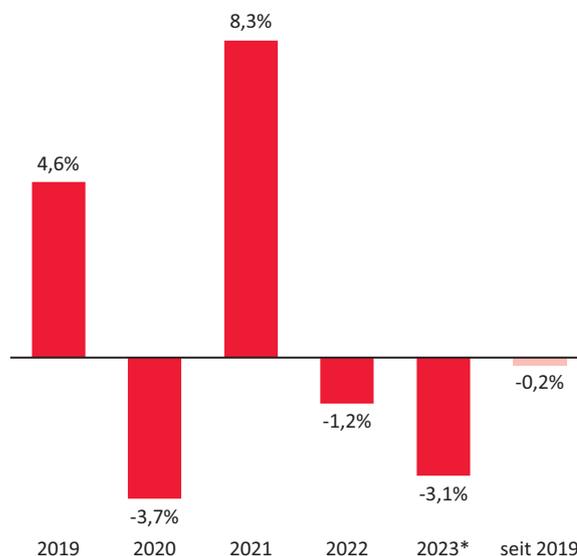
²⁷ Statistik Austria, eigene Berechnungen, Trend.

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



Straßengüterverkehr (Änderung zum Vorjahr in %)



* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen.

Nach dem starken Anstieg im Vorjahr waren die Straßentransportpreise 2023 in Europa wieder rückläufig. Trotz der weiterhin hohen Inflation ging der Transporeon-Frachtratenindex im Vergleich zum Peak des Sommers 2022 um über 3,0% zurück. Im Gesamtjahr 2023 lagen die Frachtraten jedoch noch immer deutlich über dem Vorkrisenniveau. Hauptgrund für den deutlichen Rückgang der Frachtraten ist die schwache allgemeine Konjunktur in Europa und ein dadurch entstehender Mismatch zwischen freier Transportkapazität und Transportbedarf.²⁸ Auch wenn es zu einer Entspannung bei Kapazitäten und Frachtraten kam, konnte auch das den Abschwung der Transportleistung auf der Straße nicht aufhalten.

Der Schienengüterverkehr hatte im Jahr 2023 ebenfalls zu kämpfen. Insbesondere im zweiten Quartal war der Einbruch mit 10,0% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum besonders stark. Allerdings verlief die Entwicklung auch in den anderen Quartalen nicht viel besser.²⁹ Einerseits dämpfte die schwache Konjunktur die Transportnachfrage insgesamt. Andererseits wurde der Kostendruck im Vergleich zur Straße noch größer. Die Bahnstrompreise stiegen weiter an, während beim Dieselpreis zwischenzeitlich wieder eine Erholung einsetzte. Die für 2024 geplante drastische Erhöhung der Stornogebühren für Trassen in Deutschland ist für den Schienengüterverkehr ebenfalls keine förderliche Maßnahme.³⁰

Besonders im kombinierten Verkehr ist die Lage prekär. Auf zweistellige Transportleistungsverluste 2022 folgten in den ersten drei Quartalen 2023 jeweils weitere Rückgänge von ca. 15,0% gegenüber der Vorjahresperiode.³¹ Verantwortlich dafür war vor allem Abkühlung im globalen Seecontainerhandel und damit des Hafenhinterlandverkehrs, einer wichtigen Leistung im kombinierten Verkehr. Denn auch am Schiffsverkehrsmarkt litt und großen freien Kapazitäten und unzureichender Nachfrage, insbesondere an den europäischen Nordseehäfen.³²

Auch die sogenannte „Neue Seidenstraße“ zwischen Europa und Asien erlebte nach Jahren des Hochlaufs einen drastischen Einbruch. Aufgrund des Ukrainekriegs entwickeln sich die Verkehrsströme zuletzt langsam von der Nordroute über Russland hin zum sogenannten „mittleren Korridor“ über die Türkei und Aserbaidschan. Auf dieser Route durch den Kaukasus sind zwar eindeutige Anstiege der Frachtmenge erkennbar, sie wird aber dennoch auf absehbare Zeit ein Nischenmarkt bleiben.³³ Kapazitätsmängel und andere operationelle Gründe sorgen am Mittelkorridor für lange Laufzeiten im Vergleich zur Route über Russland.

²⁸ Transporeon Insights, Verkehrsrundschau.

²⁹ Statistik Austria, ASFINAG.

³⁰ Rail Business.

³¹ UIRR.

³² DVZ.

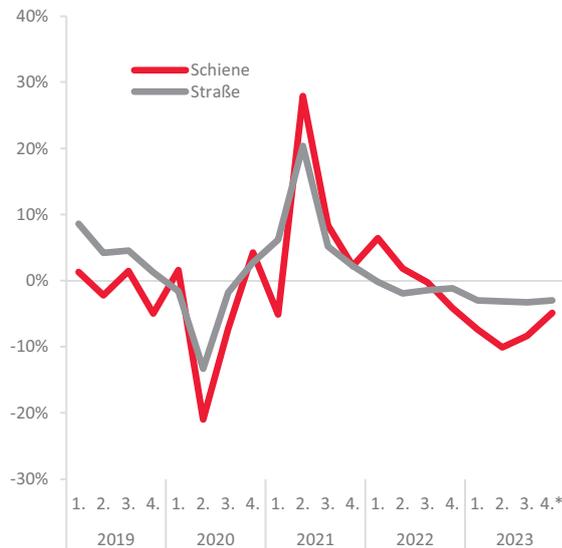
³³ DVZ.

Auch die infrastrukturelle Verfügbarkeit machte dem Schienengüterverkehr 2023 zu schaffen. Die Bahn über den Brenner, einer der wichtigsten Güterkorridore für den Transit durch Österreich, war im August 2023 für drei Wochen gesperrt. Gleichzeitig war aufgrund eines Unfalls im Gotthardbasistunnel eine andere zentrale Alpenquerung für den Zugverkehr gesperrt. In Slowenien sowie im Süden Österreichs verursachten Unwetter und Überschwemmungen im August 2023 ebenfalls Streckensperrungen für den Eisenbahnverkehr (siehe nachfolgender Abschnitt „Marktumfeld Schieneninfrastruktur“).

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen bleiben herausfordernd. Einerseits ist durch den Klimawandel von einer Häufung von Extremwetterereignissen auszugehen, andererseits benötigen viele zentrale Eisenbahnkorridore aufwendige Reparaturen. Beispielsweise sieht der deutsche Schienensanierungsplan für die kommenden Jahre mehrmonatige Komplettsperren wichtiger Hauptstrecken vor. Mit dem Tauerntunnel ist 2024/2025 auch eine zentrale Bahnalpenquerung für acht Monate gesperrt. Derartige Streckensperrungen können in der Regel nur teilweise durch Umleitungen auf der Schiene abgefangen werden und haben oft nachhaltige Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr.³⁴

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen in Österreich

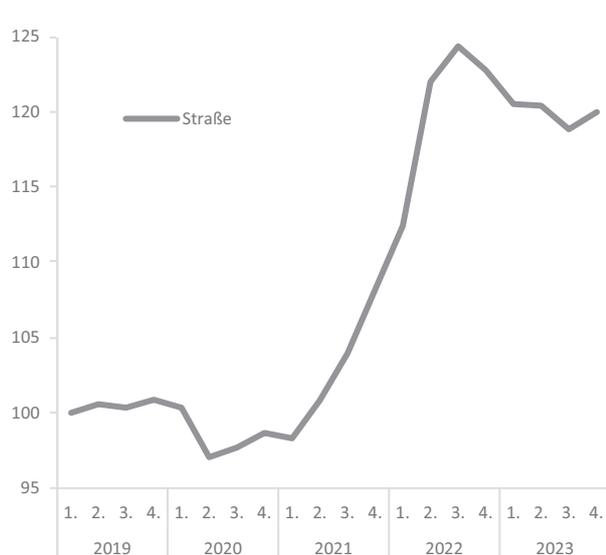
Transportleistung Schiene und Straße in Österreich (Netto-tkm, Änderung zum Vorjahresquartal in %)



*Vorläufige Schätzung.

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

Straßentransportpreise Europa (Index Q1 2019 = 100)



Das Bild der letzten Jahre im intramodalen Wettbewerb bleibt dasselbe. Der Marktanteil der RCA an der produktiven Schienengütertransportleistung sank im Jahr 2022 um 2,6 Prozentpunkte auf 60,8%. Weiterhin bleibt die RCA Platzhirsch im Einzelwagenverkehr und verliert Marktanteile fast ausschließlich im Ganzzugverkehr. Der Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr lag 2022 auf einem Allzeithoch von 56,0%.³⁵

Auch bei anderen großen Playern am europäischen Schienengüterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2023 ein Rückgang zu erkennen. Betrachtet man bereits verfügbare Halbjahreszahlen, zeigt sich jedoch ein uneinheitliches Bild. Die großen Staatsbahnen Mittel-Osteuropas konnten die hohen Aufkommen von 2022 im ersten Halbjahr 2023 nicht halten. Das Transportaufkommen der tschechischen ČD Cargo fiel um 5,0% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei der polnischen PKP Cargo brachen Mengen und Transportleistung um 18,0% bzw. 13,0% ein. Auch bei der kriselnden DB Cargo gingen Transportaufkommen und -leistung um 10,0% bzw. 11,0% zurück. Lediglich die Gütersparte der Schweizer Bundesbahn konnte ihre Kennzahlen stabil halten. Eine starke Performance im Ausland konnte den Nachfrageeinbruch im Inland fast ausgleichen, unterm Strich fiel die Transportleistung um lediglich 1,0%.³⁶

³⁴ Tagesschau.

³⁵ Unwetterzentrale, Schienen-Control.

³⁶ DB, SBB, ČD, PKP.

Marktumfeld Schieneninfrastruktur

Die Betriebsleistung im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ist ein weiteres Jahr in Folge gewachsen. Insgesamt betrug der Zuwachs bei den Zugkilometern 1,3%, womit ein neuer Rekordwert erreicht wurde. Das Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019 wurde damit bereits um 6,0% überschritten. Verantwortlich dafür ist ausschließlich der Zuwachs des Personenverkehrs. Hier betrug das Plus bei den Zugkilometern 3,2%. Im Güterverkehr machte sich hingegen bereits die Abkühlung der Konjunktur in Europa und Österreich bemerkbar. Das Minus in der Betriebsleistung im Jahresvergleich betrug 3,6%. Im Vergleich zum Niveau des Jahres 2019 ist dies immer noch ein Rückgang um 3,2%.³⁷

Bemerkenswert sind in diesem Jahr Anzahl und Ausmaß diverser Störungen durch Sonderereignisse und Unfälle auf wichtigen Infrastrukturen in den Nachbarländern, die sich auf den heimischen Bahnverkehr auswirkten. Besonders davon betroffen war das sogenannte „Deutsche Eck“ zwischen Salzburg und Kufstein – wichtig für den österreichischen Ost-West-Bahnverkehr. Dort kam es neben den geplanten Baustellen zwischen Februar und Mai 2023, im August 2023 und im Oktober 2023 auch zu einigen außerplanmäßigen Ereignissen. Ende Jänner 2023 brannte eine Rangierlokomotive nach kilometerlanger „Geisterfahrt“ im Bahnhof Freilassing aus. Das führte in der Folge für einige Tage zu massiven Einschränkungen im grenzüberschreitenden Nahverkehr. Im August 2023 kam es zum Brand eines Bauzuges in der Gegend von Traunstein. Dieser hatte eine mehrtägige massive Einschränkung am gesamten deutschen Eck zur Folge.³⁸

Am 10.08.2023 entgleiste ein Güterzug in der Weströhre des Schweizer Gotthardtunnels. Diese musste daraufhin mehrere Monate für den gesamten Bahnverkehr gesperrt werden. Auch die Oströhre war bis Ende August 2023 nicht befahrbar. Gemeinsam mit der planmäßigen baubedingten Sperre der Brennerstrecke bedeutete dieses Ereignis somit eine massive Beeinträchtigung des alpenquerenden Bahnverkehrs. Am 23.08.2023 konnte zumindest der Güterverkehr über die Oströhre wieder aufgenommen werden. Die Freigabe für den Personenverkehr erfolgte Ende September 2023, allerdings weiterhin nur für eine reduzierte Zahl an Zügen im eingleisigen Verkehr.³⁹

Die Unwetterereignisse im Jahr 2023 sorgten nicht nur in Österreich für teils schwere Schäden an der Infrastruktur sowie für Behinderungen im Bahnpersonen- und Güterverkehr. So wurde der Bahnverkehr in und über Slowenien durch die Unwetter Anfang August 2023 wochenlang massiv beeinträchtigt.⁴⁰ Dennoch konnte am 14.08.2023 plangemäß der 3,7 km lange Neubauabschnitt der Strecke zwischen Maribor und Šentilj in Betrieb genommen werden. Dieser bildet den Zulauf zur österreichischen Staatsgrenze in Spielfeld ist damit ein wichtiger Bestandteil der baltisch-adriatischen Achse.⁴¹

Ein aus geografischer Sicht weiter entferntes Infrastrukturprojekt ist die sogenannte „Rail Baltica“. Es ist aber für Europa gerade nach den Entwicklungen rund um den Ukrainekrieg umso bedeutender. Dabei handelt es sich um die Errichtung eines zweigleisigen Korridors in europäischer Normalspur. Er soll die Hauptstädte der baltischen Staaten via Białystok in Polen direkt an das europäische Schienennetz anbinden. Hier wurde im Jahr 2023 die Trassenführung in Litauen vom Kaunas bis an die polnische Grenze festgelegt. Das Projekt wird mit Mitteln der EU-Connecting-Europe-Facility (CEF) gefördert. Es ist Teil des baltisch-adriatischen TEN-T-Korridors, der in der Endausbaustufe von Ancona in Italien – mit einem Seetransfer über den Finnischen Meerbusen – bis nach Helsinki führen soll.⁴²

Die sogenannten transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) wurden 2013 mit der EU-Verordnung 1315 / 2013 geschaffen. Diese Verordnung umfasst mehrere Verkehrsmodi und priorisiert Ausbauaktivitäten im europäischen Transportnetz durch die Festlegung unterschiedlicher Netzebenen. Aktuell befindet sich die Verordnung gerade in Überarbeitung. Seit 2021 liegt der ambitionierte Gesetzesvorschlag der EU-Kommission vor. Aus ÖBB Sicht ist die vorgesehene Einführung einer neuen Netzkategorie „erweitertes Kernnetz“ für die europäischen Transportkorridore positiv hervorzuheben. Dafür wurde ein Umsetzungshorizont bis 2040 definiert. Dabei sollen die Pyhrn- und Tauernstrecke in diese neue Kategorie aufgenommen werden. Der zuständige federführende Ausschuss im EU-Parlament war der Ausschuss für Verkehr und Tourismus. Im Zuge der Trilogverhandlungen haben die EU-Institutionen im Dezember 2023 eine vorläufige Einigung über die überarbeitete Verordnung erzielt. Die Veröffentlichung des finalen Gesetzestextes wird für April 2024 erwartet.

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

³⁷ ÖBB Infrastruktur.

³⁸ Tiroler Tageszeitung, BR24.

³⁹ Süddeutsche Zeitung, SRF.

⁴⁰ RCG.

⁴¹ Eisenbahn Aktuell.

⁴² LOK-Report.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Das Vorjahr war noch stark vom Einfluss der weltweiten COVID-19-Krise geprägt. Konkrete Auskünfte über die Bilanz- und GuV-Effekte werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss in Abschnitt 3 gegeben. Für eine Einschätzung der Auswirkungen der Ukraine Krise und des Nahostkonflikts wird auf die ergänzenden Erläuterungen im Lagebericht verwiesen.

C.1. Umsatzentwicklung GRI 201-4, 203-1

| Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|----------------|----------------|--------------|---------------------|
| Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr | 3.136,3 | 2.727,9 | 408,4 | 15% |
| Teilkonzern Rail Cargo Austria | 1.907,1 | 1.943,0 | -35,9 | -2% |
| Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur | 1.249,5 | 984,4 | 265,1 | 27% |
| ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften | 1.663,6 | 1.406,9 | 256,7 | 18% |
| Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne | -2.934,2 | -2.391,0 | -543,2 | -23% |
| Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss | 5.022,3 | 4.671,2 | 351,1 | 8% |
| Summe sonstiger Erträge (konsolidiert) | 2.784,0 | 2.726,5 | 57,5 | 2% |
| Gesamterträge | 7.806,3 | 7.397,7 | 408,6 | 6% |
| Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR | 175 | 168 | 7 | 4% |

Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalstands von 43.924 auf 44.680 Mitarbeiter:innen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro Mitarbeiter:in⁴³ auf rd. 175 TEUR (Vj: rd. 168 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.448,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.353,3 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 29%.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--|----------------|----------------|--------------|---------------------|
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 3.136,3 | 2.727,9 | 408,4 | 15% |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i> | <i>1.140,5</i> | <i>993,2</i> | <i>147,3</i> | <i>15%</i> |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i> | <i>357,7</i> | <i>316,8</i> | <i>40,9</i> | <i>13%</i> |
| Sonstige Erträge in Mio. EUR | 120,9 | 118,3 | 2,6 | 2% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 3.257,2 | 2.846,2 | 411,0 | 14% |

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2023 betragen rd. 3.136,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.727,9 Mio. EUR). Das entspricht einem ein Anstieg von 15% gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 373,8 Mio. EUR (Vj: rd. 316,1 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 12%. Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 57,7 Mio. EUR respektive 18%.

Rd. 1.140,5 Mio. EUR (Vj: rd. 993,2 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes sowie rd. 357,7 Mio. EUR (Vj: rd. 316,8 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

| Reisende in Mio. | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|---------------------|
| Fernverkehr Schiene | 46,5 | 41,8 | 4,7 | 11% |
| Nahverkehr Schiene | 231,7 | 210,7 | 21,0 | 10% |
| Summe Schiene | 278,2 | 252,5 | 25,7 | 10% |
| Bus | 215,4 | 194,4 | 21,0 | 11% |
| Summe | 493,6 | 446,9 | 46,7 | 10% |

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte einen Anstieg an Reisenden im Schienenverkehr auf rd. 278,2 Mio. Personen (Vj: rd. 252,5 Mio. Personen) verzeichnen, und die Gesamterträge stiegen um 14%. Die Anzahl an Reisenden im Unternehmensbereich Bus verzeichneten ebenfalls einen Anstieg auf rd. 215,4 Mio. Personen (Vj: rd. 194,4 Mio. Personen). Mit insgesamt rd. 493,6 Mio. Personen (Vj: rd. 446,9 Mio. EUR) erreichte der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr ein Allzeithoch an Reisenden.

⁴³ Gesamterträge pro Mitarbeiter:in: Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------|---------|-------------|---------------------|
| Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert) | 78,5 | 88,4 | -9,9 | -11% |
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 1.907,1 | 1.943,0 | -35,9 | -2% |
| <i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i> | 130,7 | 110,1 | 20,6 | 19% |
| Sonstige Erträge in Mio. EUR | 56,0 | 55,8 | 0,2 | 0% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 1.963,1 | 1.998,8 | -35,7 | -2% |

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Rückgang auf rd. 1.963,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.998,8 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 951,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.023,7 Mio. EUR) etwa 50% (Vj: 53%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse gingen damit um rd. 72,2 Mio. EUR oder 7% zurück. Im Vorjahr sind sie um rd. 61,6 Mio. EUR oder 6% gestiegen.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Rückgang auf rd. 1.907,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.943,0 Mio. EUR). Rd. 130,7 Mio. EUR oder 7% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 110,1 Mio. EUR oder 6%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,2 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 88,4 Mio. auf rd. 78,5 Mio. Tonnen. Im Jahr 2019 lag dieser Wert noch bei rd. 105,3 Mio. Tonnen.

| Beförderte Nettotonnen in Mio. | Konventioneller Wagenladungsverkehr | | Unbegleiteter kombinierter Verkehr | | Rollende Landstraße | | Summe | |
|--|--|-------------|---------------------------------------|-------------|---------------------|------------|--------------|--------------|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Rail Cargo Austria AG Inland | 47,2 | 51,5 | 11,1 | 13,1 | 4,2 | 5,1 | 62,5 | 69,7 |
| Rail Cargo Austria AG im Ausland | 13,5 | 12,0 | 5,6 | 7,0 | 0,2 | 0,3 | 19,3 | 19,3 |
| Rail Cargo Hungaria Zrt. | 17,0 | 19,9 | 2,5 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 19,5 | 22,9 |
| Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,9 |
| Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o. | 1,6 | 1,7 | 0,2 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 2,0 |
| Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o. | 3,2 | 2,9 | 0,1 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 3,3 | 3,2 |
| Rail Cargo Carrier – Germany GmbH | 2,4 | 2,4 | 1,8 | 2,6 | 0,0 | 0,0 | 4,2 | 5,0 |
| Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l. | 1,6 | 1,4 | 2,3 | 3,0 | 0,3 | 0,3 | 4,2 | 4,7 |
| Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l. | 0,5 | 0,4 | 0,8 | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 1,3 |
| Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o. | 0,2 | 0,1 | 0,5 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,7 |
| Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o. | 2,2 | 2,1 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 2,2 | 2,5 |
| Rail Cargo Carrier – Poland Sp. z.o.o. | 0,6 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,6 |
| Summe nicht konsolidiert | 90,4 | 95,1 | 25,6 | 32,0 | 4,7 | 5,7 | 120,7 | 132,8 |
| abzüglich Doppel- / Mehrfachzählung aufgrund grenzüberschreitender Transporte | -29,1 | -27,4 | -12,6 | -16,4 | -0,5 | -0,6 | -42,2 | -44,4 |
| Summe konsolidiert | 61,3 | 67,7 | 13,0 | 15,6 | 4,2 | 5,1 | 78,5 | 88,4 |

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--|----------|----------|-------------|---------------------|
| Zugkilometerleistung in Mio. | 165,9 | 163,8 | 2,1 | 1% |
| Bruttotonnenkilometer in Mio. | 80.991,6 | 82.233,3 | -1.241,7 | -2% |
| Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh | 702 | 520 | 182 | 35% |
| Bahnstrom ab Oberleitung in GWh | 1.786 | 1.800 | -14 | -1% |
| Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ² | 2.629 | 2.599 | 30 | 1% |
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 1.249,5 | 984,4 | 265,1 | 27% |
| Sonstige Erträge in Mio. EUR | 2.542,1 | 2.493,9 | 48,2 | 2% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 3.791,6 | 3.478,3 | 313,3 | 9% |

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betragen rd. 1.249,5 Mio. EUR (Vj: rd. 984,4 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 120,4 Mio. EUR (Vj: rd. 45,0 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zugkilometerleistung auf rd. 165,9 Mio. Zkm (Vj: rd. 163,8 Mio. Zkm).

| Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio. | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--|--------------|--------------|-------------|---------------------|
| Reiseverkehr | 117,9 | 114,3 | 3,6 | 3% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>108,7</i> | <i>106,4</i> | <i>2,3</i> | <i>2%</i> |
| Güterverkehr | 40,1 | 41,7 | -1,6 | -4% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>25,1</i> | <i>26,7</i> | <i>-1,6</i> | <i>-6%</i> |
| Dienst- und Lokzüge | 7,9 | 7,8 | 0,1 | 1% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>5,6</i> | <i>5,5</i> | <i>0,1</i> | <i>2%</i> |
| Gesamt | 165,9 | 163,8 | 2,1 | 1% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>139,4</i> | <i>138,6</i> | <i>0,8</i> | <i>1%</i> |

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Bruttotonnenkilometer (BTKm) um rd. 1.241,7 Mio. BTKm gesunken. Während im Geschäftsjahr 2022 rd. 22,0 Mrd. BTKm oder 27% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2023 auf rd. 22,4 Mrd. BTKm, was 28% der Gesamtmenge entspricht.

| Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio. | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| Reiseverkehr | 34.097,4 | 32.810,4 | 1.287,0 | 4% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>31.154,9</i> | <i>30.303,7</i> | <i>851,2</i> | <i>3%</i> |
| Güterverkehr | 45.630,1 | 48.248,9 | -2.618,8 | -5% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>26.502,8</i> | <i>29.025,5</i> | <i>-2.522,7</i> | <i>-9%</i> |
| Dienst- und Lokzüge | 1.264,1 | 1.174,0 | 90,1 | 8% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>949,3</i> | <i>873,4</i> | <i>75,9</i> | <i>9%</i> |
| Gesamt | 80.991,6 | 82.233,3 | -1.241,7 | -2% |
| <i>davon ÖBB-Konzern</i> | <i>58.607,0</i> | <i>60.202,6</i> | <i>-1.595,6</i> | <i>-3%</i> |

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

| Bahnstrom in GWh | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|-------|-------|-------------|---------------------|
| Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken | 702 | 520 | 182 | 35% |
| Bahnstromverbrauch ab Oberleitung | 1.786 | 1.800 | -14 | -1% |

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2023 rd. 702 GWh (Vj: rd. 520 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

| Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ² | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|--------------|--------------|-------------|---------------------|
| Konzernexterne Nutzung | 581 | 625 | -44 | -7% |
| Konzerninterne Nutzung | 247 | 224 | 23 | 10% |
| Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG | 598 | 584 | 14 | 2% |
| Allgemeinflächen und Leerstand | 1.185 | 1.148 | 37 | 3% |
| Gebäudeflächen | 2.611 | 2.581 | 30 | 1% |
| Vermietete Außenflächen | 18 | 18 | 0 | 0% |
| Gesamter Bestand | 2.629 | 2.599 | 30 | 1% |

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

Verkehrsdienstbestellungen / Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

| Verkehrsdienstbestellungen / Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR | ÖBB- Personenverkehr | Rail Cargo Austria | ÖBB- Infrastruktur |
|---|--|------------------------------------|--|
| Verkehrsdienstbestellungen / Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes | 1.140,5 (Vj: 993,2) | 130,7 (Vj: 110,1) | - |
| Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden | 357,7 (Vj: 316,8) | - | - |
| Betrieb Infrastruktur | - | - | 230,1 (Vj: 407,3) |
| Instandhaltung und Investitionen | - | - | 1.847,1 (Vj: 1.655,8) |
| Gesamtsumme | 1.498,2 (Vj: 1.310,1) | 130,7 (Vj: 110,1) | 2.077,2 (Vj: 2.063,1) |

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr hat Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene mit dem Bund sowie mit Ländern und Gemeinden geschlossen. Dafür erhielt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 2023 vom Bund rd. 1.140,5 Mio. EUR (Vj: rd. 993,2 Mio. EUR) sowie von den Ländern und Gemeinden rd. 357,7 Mio. EUR (Vj: 316,8 Mio. EUR).

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria erhält Beiträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Basis für die Beiträge ist das durch die EU notifizierte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betragen im Berichtsjahr rd. 130,7 Mio. EUR (Vj: rd. 110,1 Mio. EUR).

Die Erhöhung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das gestiegene Zinsniveau zurückzuführen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Zuschüsse des Bundes wurden im Jahr 2023 laut gültigem Zuschussvertrag 2022 bis 2027 gewährt. Für Investitionen und Instandhaltung betrug der Beitrag des Bundes rd. 1.847,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.655,8 Mio. EUR). Die Erhöhung im Vergleich zum Jahr 2022 resultiert aus den umgesetzten Rahmenplaninvestitionen sowie dem gestiegenen Zinsniveau.

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 230,1 Mio. EUR (Vj: rd. 407,3 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen zu erzielenden Erlöse (von Nutzern der Schieneninfrastruktur) die anfallenden Aufwendungen (bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung) nicht abdecken. Der Wegfall des Ausgleichs für die Wegeentgeltreduktion, der zu einem erhöhten Zuschuss im Jahr 2022 führte, die erhöhte Passivierung der Fremdkapitalzinsen und erzielte Performanceverbesserungen resultieren in einer deutlichen Reduktion des Zuschussbedarfs laut § 42(1) BBG gegenüber dem Vorjahr.

C.2. Ertragslage

Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Das Wachstum des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr setzte sich im Jahr 2023 weiter fort. Mit Ausnahme einer vorübergehenden Maskenpflicht im Winter 2022 / 2023 in öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien war die Mobilität in Österreich im Jahr 2023 von keinerlei Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung betroffen. Auch pandemiebedingte Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr sind entfallen. Entsprechend ist die Transportleistung auf allen Verkehrsträgern gewachsen. Der Zuwachs im Schienenpersonenverkehr des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr bezieht sich mit rd. 10%, womit das Vor-Corona-Niveau um rd. 10% übertroffen wurde und 2023 erstmalig über 493 Mio. Reisende befördert wurden. Im Fernverkehr auf der Schiene setzte sich der Hochlauf weiter fort. Hier dürfte der Rekordwert für die Personentransportleistung im Jahr 2022 im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr mit einem erneuten Anstieg um rd. 11% im Jahr 2023 deutlich überschritten werden. Der Nahverkehr des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichnet mit rd. 10% ebenfalls ein Wachstum, liegt damit jedoch immer noch knapp unter dem Niveau der Vor-COVID-19-Jahre.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria litt im Geschäftsjahr 2023 unter anhaltend hohen Strompreisen sowie unter einem sich deutlich abschwächenden Wirtschaftswachstum. Darüber hinaus schlugen sich die Probleme im weltweiten Containerverkehr negativ auf das intermodale Geschäftsfeld des Teilkonzerns nieder. Dank eines entschlossenen betriebenen Kosten- und Preismanagements, dem erfolgreichen Auftritt der Bahnspeditionen und einer Aufwertung eines Tochterunternehmens konnte trotz Verfehlung des operativen Planergebnisses ein positives Ergebnis vor Steuern erzielt werden.

Die Ertragslage im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist wegen des Wegfalls von Wegeentgelterlassen, den höheren Bahnstrompreisen aufgrund der Lage auf dem Energiemarkt und des Anstiegs der Mieten aufgrund von Indexanpassungen deutlich besser. Der schwächelnde Immobilienmarkt in Österreich bewirkt dagegen geringere Verkaufserlöse im Teilkonzern.

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--|---------|---------|-------------|---------------------|
| EBIT ⁴⁴ in Mio. EUR | 581,7 | 663,4 | -81,7 | -12% |
| EBIT-Marge ⁴⁵ in % | 7,5% | 9,0% | -1,5% | -17% |
| EBITDA ⁴⁶ in Mio. EUR | 1.964,1 | 1.996,8 | -32,7 | -2% |
| EBT in Mio. EUR | 111,6 | 193,2 | -81,6 | -42% |
| Eigenkapitalrentabilität ⁴⁷ in % | 3,5% | 5,5% | -2,0% | -36% |
| Gesamtkapitalrentabilität ⁴⁸ in % | 1,4% | 1,7% | -0,3% | -18% |

Mit Gesamterträgen von rd. 7.806,3 Mio. EUR (Vj: rd. 7.397,7 Mio. EUR) konnte gegenüber dem Vorjahr ein leichter Anstieg verzeichnet werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr auf rd. 581,7 Mio. EUR (Vj: rd. 663,4 Mio. EUR), die EBIT-Marge betrug 7,5% (Vj: 9,0%). Das EBITDA sank im Berichtsjahr um 2% auf rd. 1.964,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.996,8 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 193,2 Mio. EUR im Vorjahr wird dieses Jahr ein EBT von rd. 111,6 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Rückgang von rd. 81,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 3,5% (Vj: 5,5%), die Gesamtkapitalrentabilität 1,4% (Vj: 1,7%).

⁴⁴ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

⁴⁵ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

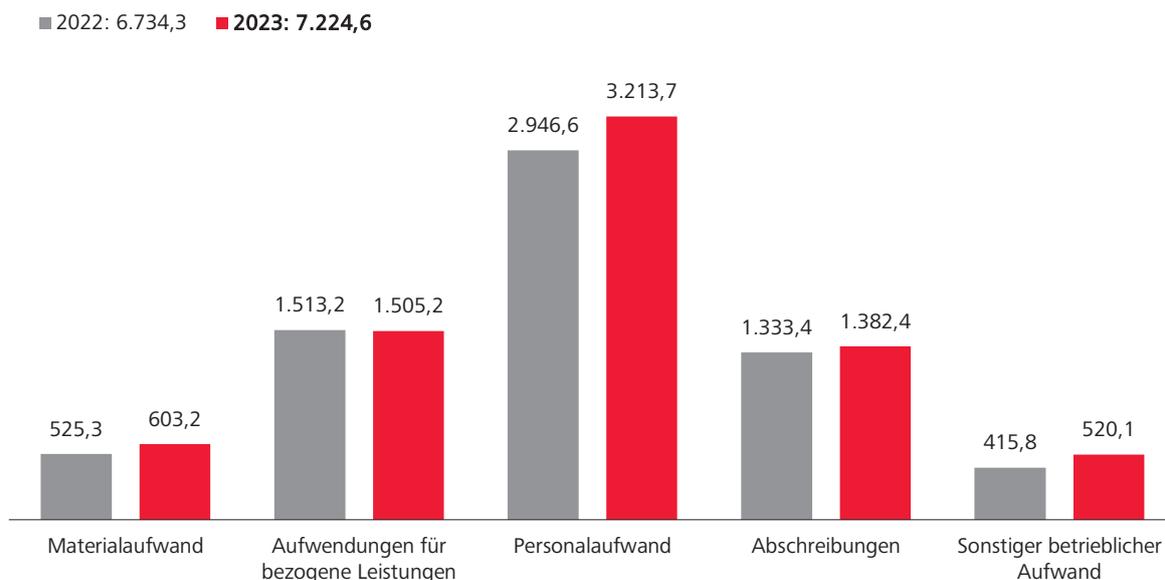
⁴⁶ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

⁴⁷ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

⁴⁸ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

| Struktur der Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung in Mio. EUR | 2023 | in % der Gesamterträge | 2022 | in % der Gesamterträge | Veränderung | Veränderung in % |
|--|----------------|------------------------|----------------|------------------------|--------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 5.022,3 | 64% | 4.671,2 | 63% | 351,1 | 8% |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 560,6 | 7% | 497,7 | 7% | 62,9 | 13% |
| Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes | 2.223,4 | 29% | 2.228,8 | 30% | -5,4 | 0% |
| Gesamterträge | 7.806,3 | 100% | 7.397,7 | 100% | 408,6 | 6% |
| Materialaufwand | 603,2 | 8% | 525,3 | 7% | 77,9 | 15% |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.505,2 | 19% | 1.513,2 | 20% | -8,0 | -1% |
| Personalaufwand | 3.213,7 | 41% | 2.946,6 | 40% | 267,1 | 9% |
| Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) | 1.382,4 | 18% | 1.333,4 | 18% | 49,0 | 4% |
| Sonstiger betrieblicher Aufwand | 520,1 | 7% | 415,8 | 6% | 104,3 | 25% |
| Gesamtaufwand | 7.224,6 | 93% | 6.734,3 | 91% | 490,3 | 7% |
| EBIT | 581,7 | 7% | 663,4 | 9% | -81,7 | -12% |
| Finanzergebnis | -470,1 | -6% | -470,2 | -6% | 0,1 | 0% |
| EBT | 111,6 | 1% | 193,2 | 3% | -81,6 | -42% |

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2023 um rd. 490,3 Mio. EUR auf rd. 7.224,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6.734,3 Mio. EUR) an.

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr mit rd. 3.213,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.946,6 Mio. EUR) ebenfalls angestiegen und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in beläuft sich auf rd. 72 TEUR (Vj: rd. 67 TEUR). Die Personalintensität⁴⁹ – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 41% (Vj: 40%) nahezu konstant gehalten werden. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich im Kapitel E. Personalbericht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 603,2 Mio. EUR (Vj: rd. 525,3 Mio. EUR). Dieser Posten enthält Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 239,5 Mio. EUR (Vj: rd. 184,0 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 107,5 Mio. EUR (Vj: rd. 98,8 Mio. EUR).

⁴⁹ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamterträge.

Mit rd. 1.505,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.513,2 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. Dieser Posten enthält vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen. Er beinhaltet auch sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen lag wie im Vorjahr bei 27% der Gesamterträge. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 49,0 Mio. EUR auf rd. 1.382,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.333,4 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte bei den Steuern und Abgaben (-44% auf rd. 12,1 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen bei den Betriebskosten (36% auf rd. 171,1 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (11% auf rd. 37,5 Mio. EUR), bei den Provisionen (10% auf rd. 21,5 Mio. EUR), beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (6% auf rd. 17,5 Mio. EUR) sowie beim übrigen sonstigen Aufwand (32% auf rd. 260,4 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. -104,3 Mio. EUR oder -25% auf rd. 520,1 Mio. EUR (Vj: rd. 415,8 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2023 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 470,1 Mio. EUR (Vj: rd. 470,2 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 527,9 Mio. EUR (Vj: rd. 457,0 Mio. EUR).

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------------------------|----------|----------|-------------|---------------------|
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 3.136,3 | 2.727,9 | 408,4 | 15% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 3.257,2 | 2.846,2 | 411,0 | 14% |
| Gesamtaufwand in Mio. EUR | -3.118,4 | -2.656,8 | -461,6 | 17% |
| EBIT in Mio. EUR | 138,8 | 189,4 | -50,6 | -27% |
| EBIT-Marge in % | 4,3% | 6,7% | -2,4% | -36% |
| EBITDA in Mio. EUR | 394,8 | 417,8 | -23,0 | -6% |
| Finanzergebnis in Mio. EUR | -29,7 | -31,2 | 1,5 | 5% |
| EBT in Mio. EUR | 109,1 | 158,2 | -49,1 | -31% |
| Eigenkapitalrentabilität in % | 6,8% | 10,2% | -3,4% | -33% |
| Gesamtkapitalrentabilität in % | 2,0% | 2,9% | -0,9% | -31% |

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Umsatzerlöse um 15% auf rd. 3.136,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.727,9 Mio. EUR).

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2023 rd. 776,8 Mio. EUR (Vj: rd. 710,7 Mio. EUR), das entspricht einem Anstieg von rd. 66,1 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in betrug rd. 67 TEUR (Vj: rd. 64 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 24% (Vj: 25%). Der Materialaufwand belief sich auf rd. 402,5 Mio. EUR (Vj: rd. 320,3 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 107,8 Mio. EUR (Vj: rd. 50,9 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 67,1 Mio. EUR (Vj: rd. 58,5 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen stiegen im Vorjahresvergleich um 19% auf rd. 1.376,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.156,2 Mio. EUR) an. In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 154,0 Mio. EUR (Vj: rd. 130,9 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 706,6 Mio. EUR (Vj: rd. 585,7 Mio. EUR) und Infrastrukturbenützungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 305,2 Mio. EUR (Vj: rd. 260,2 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 55% (Vj: 52%) aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------------------------|----------|----------|-------------|---------------------|
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 1.907,1 | 1.943,0 | -35,9 | -2% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 1.963,1 | 1.998,8 | -35,7 | -2% |
| Gesamtaufwand in Mio. EUR | -1.974,0 | -1.964,3 | -9,7 | 0% |
| EBIT in Mio. EUR | -10,9 | 34,5 | -45,4 | >100% |
| EBIT-Marge in % | -0,6% | 1,7% | -2,3% | >100% |
| EBITDA in Mio. EUR | 123,8 | 188,1 | -64,3 | -34% |
| Finanzergebnis in Mio. EUR | 23,9 | -27,2 | 51,1 | -188% |
| EBT in Mio. EUR | 13,0 | 7,3 | 5,7 | 78% |
| Eigenkapitalrentabilität in % | 4,9% | 2,9% | 2,0% | 69% |
| Gesamtkapitalrentabilität in % | -0,7% | 2,2% | -2,9% | >100% |

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. -10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 34,5 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verschlechterung um rd. 45,4 Mio. EUR. Bei einem Rückgang der Gesamterträge auf rd. 1.963,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.998,8 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von -0,6% nach 1,7% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Anstieg von rd. -27,2 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. 23,9 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2023 ein EBT in Höhe von rd. 13,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug -0,7% (Vj: 2,2%) und das EBITDA rd. 123,8 Mio. EUR (Vj: rd. 188,1 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 1.974,0 Mio. EUR geringfügig höher als im Vorjahr (Vj: rd. 1.964,3 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 1% auf rd. 1.324,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.316,5 Mio. EUR) gestiegen. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung sowie Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge sowie sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 286,6 Mio. EUR (Vj: rd. 264,5 Mio. EUR), und der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in von rd. 45 TEUR des Vorjahres auf rd. 49 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 15% (Vj: 13%). Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht wie im Vorjahr 71% Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|-------------------------------|----------|----------|-------------|---------------------|
| Umsatzerlöse in Mio. EUR | 1.249,5 | 984,4 | 265,1 | 27% |
| Gesamterträge in Mio. EUR | 3.791,6 | 3.478,3 | 313,3 | 9% |
| Gesamtaufwand in Mio. EUR | -3.358,3 | -3.081,6 | -276,7 | -9% |
| EBIT in Mio. EUR | 433,3 | 396,7 | 36,6 | 9% |
| EBIT-Marge in % | 11,4% | 11,4% | 0,0% | 0% |
| EBITDA in Mio. EUR | 1.354,0 | 1.278,4 | 75,6 | 6% |
| Finanzergebnis in Mio. EUR | -425,6 | -412,4 | -13,2 | -3% |
| EBT in Mio. EUR | 7,7 | -15,7 | 23,4 | >100% |
| Eigenkapitalrentabilität in % | 0,6% | -0,9% | 1,5% | >100% |

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.791,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.478,3 Mio. EUR), wovon rd. 902,5 Mio. EUR (Vj: rd. 650,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfielen. Daraus ergibt sich ein leichter Anstieg der Gesamterträge um rd. 313,3 Mio. EUR gegenüber dem Jahr 2022. Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 18.375 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.299 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 206 TEUR (Vj: rd. 190 TEUR).

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2023 ein EBIT von rd. 433,3 Mio. EUR (Vj: rd. 396,7 Mio. EUR) mit einer dem Vorjahr entsprechenden EBIT-Marge von 11,4%.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 425,6 Mio. EUR (Vj: rd. 412,4 Mio. EUR). Das EBT 2023 betrug rd. 7,7 Mio. EUR (Vj: rd. -15,7 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2023 einen Anstieg um 9% auf rd. 3.358,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.081,6 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten bildet 2023 der Personalaufwand, der um 9% auf rd. 1.403,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.282,6 Mio. EUR) anstieg. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in betrug rd. 76 TEUR (Vj: rd. 70 TEUR). Daraus errechnet sich wie im Vorjahr ein Anteil von 37% der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 4% auf rd. 920,7 Mio. EUR (Vj: rd. 881,7 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen 17% (Vj: 16%) der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

| Überblick | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|--|------------|------------|-------------|---------------------|
| Bilanzsumme in Mio. EUR | 40.864,8 | 37.968,0 | 2.896,8 | 8% |
| Sachanlagenintensität ⁵⁰ in % | 89% | 89% | 0% | 0% |
| Sachanlagendeckungsgrad ⁵¹ in % | 9% | 10% | -1% | -10% |
| Sachanlagendeckungsgrad II ⁵² in % | 96% | 94% | 2% | 2% |
| Working Capital ⁵³ in Mio. EUR | -514,1 | -472,6 | -41,5 | 9% |
| Eigenkapitalquote ⁵⁴ in % | 7,9% | 9,3% | -1,4% | -15% |
| Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR | 397,6 | 78,2 | 319,4 | >100% |

| Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR | 31.12.2021 | 31.12.2022 | Struktur 2022 | 31.12.2023 | Struktur 2023 | Veränderung von 2022 auf 2023 |
|--|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|-------------------------------------|
| Sachanlagen | 31.839,7 | 33.959,3 | 90% | 36.443,7 | 89% | 2.484,4 |
| Übrige langfristige Vermögenswerte | 1.880,8 | 1.988,4 | 5% | 2.071,0 | 5% | 82,6 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.834,2 | 2.020,3 | 5% | 2.350,1 | 6% | 329,8 |
| Bilanzsumme | 35.554,7 | 37.968,0 | 100% | 40.864,8 | 100% | 2.896,8 |
| Eigenkapital | 3.243,6 | 3.524,2 | 9% | 3.212,6 | 8% | -311,6 |
| Finanzschulden | 28.257,7 | 30.326,5 | 80% | 33.534,2 | 82% | 3.207,7 |
| Übrige Schulden | 4.053,4 | 4.117,3 | 11% | 4.118,0 | 10% | 0,7 |

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 8% auf rd. 40.864,8 Mio. EUR (Vj: rd. 37.968,0 Mio. EUR).

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

Der Sachanlagendeckungsgrad betrug per 31.12.2023 9% (Vj: 10%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 96% (Vj: 94%).

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -514,1 Mio. EUR (Vj: rd. -472,6 Mio. EUR).

Passiva

Per 31.12.2023 weist der ÖBB-Konzern eine Eigenkapitalquote von 7,9% (Vj: 9,3%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

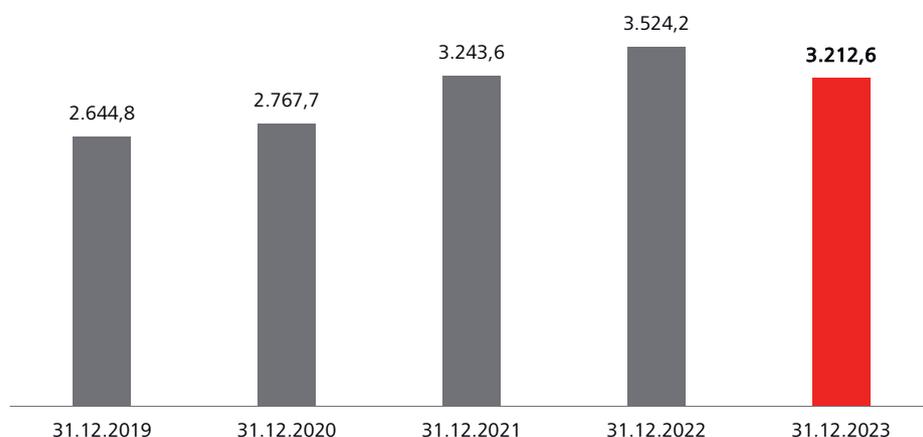
⁵⁰ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

⁵¹ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

⁵² Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

⁵³ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

⁵⁴ Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

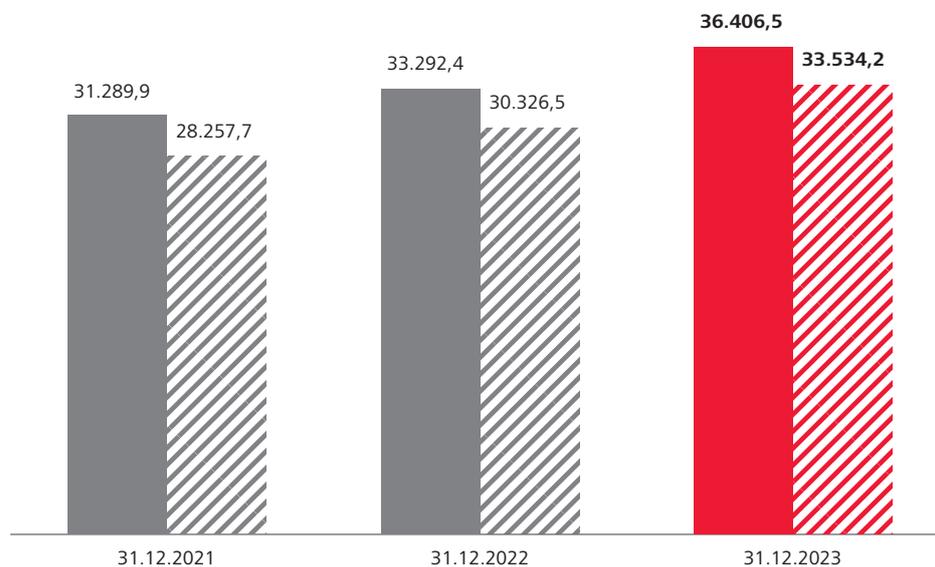
Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

Das Eigenkapital des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 3.212,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.524,2 Mio. EUR) hat sich in Folge erfolgsneutral erfasster und nicht zahlungswirksamer Effekte aus Cashflow Hedge Beziehungen (Bewertung von Stromderivaten) in Höhe von rd. -322,7 Mio. EUR sowie einem im Wesentlichen daraus resultierenden Ertragsteueraufwand aus Steuerlatenzen in Höhe von rd. -87,1 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr verringert.

Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2023 auf rd. 36.406,5 Mio. EUR (Vj: rd. 33.292,4 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 7.884,6 Mio. EUR (Vj: rd. 8.883,3 Mio. EUR) bilanziert.

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

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 11% oder rd. 3.207,7 Mio. EUR auf rd. 33.534,2 Mio. EUR (Vj: rd. 30.326,5 Mio. EUR) an.

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

Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

| Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR | davon | | davon | | |
|--|----------|-------------|-------|-------------|------|
| | Gesamt | kurzfristig | in % | langfristig | in % |
| Finanzverbindlichkeiten | 33.534,2 | 2.331,7 | 7% | 31.202,5 | 93% |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.614,4 | 1.614,4 | 100% | 0,0 | 0% |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.257,9 | 1.232,5 | 98% | 25,4 | 2% |

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow⁵⁵ sank im Berichtsjahr auf rd. -2.636,8 Mio. EUR (Vj: rd. -1.755,0 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. 78,2 Mio. EUR zu rd. 396,1 Mio. EUR.

| Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung |
|--|------------|------------|-------------|
| Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit | 1.165,7 | 1.322,9 | -157,2 |
| Geldfluss aus der Investitionstätigkeit | -3.802,5 | -3.077,9 | -724,6 |
| Free Cashflow | -2.636,8 | -1.755,0 | -881,8 |
| Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit | 3.032,9 | 1.833,2 | 1.199,7 |
| Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel | 396,1 | 78,2 | 317,9 |

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

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

| Überblick | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---------------------------------|------------|------------|-------------|---------------------|
| Bilanzsumme in Mio. EUR | 6.808,6 | 6.476,4 | 332,2 | 5% |
| Sachanlagenintensität in % | 66% | 62% | 4% | 6% |
| Sachanlagendeckungsgrad in % | 36% | 38% | -2% | -5% |
| Sachanlagendeckungsgrad II in % | 115% | 118% | -3% | -3% |
| Eigenkapitalquote in % | 24% | 24% | 0% | 0% |

| Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR | 31.12.2021 | 31.12.2022 | Struktur 2022 | 31.12.2023 | Struktur 2023 | Veränderung von 2022 auf 2023 |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|-------------------------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 4.345,7 | 4.571,5 | 71% | 5.000,7 | 73% | 429,2 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.027,0 | 1.904,9 | 29% | 1.807,9 | 27% | -97,0 |
| Bilanzsumme | 5.372,7 | 6.476,4 | 100% | 6.808,6 | 100% | 332,2 |
| Eigenkapital | 1.361,6 | 1.543,8 | 24% | 1.604,1 | 24% | 60,3 |
| Langfristiges Fremdkapital | 2.604,9 | 3.184,9 | 49% | 3.543,1 | 52% | 358,2 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 1.406,2 | 1.747,7 | 27% | 1.661,4 | 24% | -86,3 |

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 332,2 Mio. EUR auf rd. 6.808,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6.476,4 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 66% (Vj: 62%). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 36% (Vj: 38%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 115% (Vj: 118%). Das Working Capital belief sich auf rd. 302,6 Mio. EUR (Vj: rd. 407,7 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 60,3 Mio. EUR auf rd. 1.604,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.543,8 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 24%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 5% auf rd. 4.408,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4.213,9 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 34,3 Mio. EUR oder 1% auf rd. 3.471,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.436,8 Mio. EUR).

⁵⁵ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

| Überblick | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|------------------------------|------------|------------|-------------|---------------------|
| Bilanzsumme in Mio. EUR | 1.579,6 | 1.586,4 | -6,8 | 0% |
| Sachanlagenintensität in % | 35% | 35% | 0% | 0% |
| Sachanlagendeckungsgrad in % | 47% | 46% | 1% | 2% |
| Eigenkapitalquote in % | 17% | 16% | 1% | 6% |

| Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR | 31.12.2021 | 31.12.2022 | Struktur 2022 | 31.12.2023 | Struktur 2023 | Veränderung von 2022 auf 2023 |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|-------------------------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 1.042,6 | 996,3 | 63% | 1.054,8 | 67% | 58,5 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 593,2 | 590,1 | 37% | 524,8 | 33% | -65,3 |
| Bilanzsumme | 1.635,8 | 1.586,4 | 100% | 1.579,6 | 100% | -6,8 |
| Eigenkapital | 258,8 | 256,1 | 16% | 262,6 | 17% | 6,5 |
| Langfristiges Fremdkapital | 830,1 | 740,8 | 47% | 603,1 | 38% | -137,7 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 546,9 | 589,5 | 37% | 713,9 | 45% | 124,4 |

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 6,8 Mio. EUR auf rd. 1.579,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.586,4 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr bei 35%. Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 47% (Vj: 46%). Das Working Capital betrug rd. 92,2 Mio. EUR (Vj: rd. 75,8 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. -6,5 Mio. EUR auf rd. 262,6 Mio. EUR (Vj: rd. 256,1 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 17% (Vj: 16%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns sanken in Summe um rd. 19,3 Mio. EUR oder 2% auf rd. 1.244,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.264,2 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten gingen auf rd. 957,4 Mio. EUR (Vj: rd. 967,2 Mio. EUR) zurück.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

| Überblick | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---------------------------------|------------|------------|-------------|---------------------|
| Bilanzsumme in Mio. EUR | 32.778,2 | 31.033,7 | 1.744,5 | 6% |
| Sachanlagenintensität in % | 92% | 91% | 1% | 1% |
| Sachanlagendeckungsgrad in % | 4% | 6% | -2% | -33% |
| Sachanlagendeckungsgrad II in % | 95% | 92% | 3% | 3% |
| Eigenkapitalquote in % | 4% | 6% | -2% | -33% |

| Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR | 31.12.2021 | 31.12.2022 | Struktur 2022 | 31.12.2023 | Struktur 2023 | Veränderung von 2022 auf 2023 |
|--|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|-------------------------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 27.894,0 | 29.959,4 | 97% | 31.983,5 | 98% | 2.024,1 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.007,8 | 1.074,3 | 3% | 794,7 | 2% | -279,6 |
| Bilanzsumme | 28.901,8 | 31.033,7 | 100% | 32.778,2 | 100% | 1.744,5 |
| Eigenkapital | 1.737,3 | 1.793,8 | 6% | 1.362,7 | 4% | -431,1 |
| Langfristiges Fremdkapital | 22.362,3 | 24.105,3 | 78% | 27.276,2 | 83% | 3.170,9 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 4.802,2 | 5.134,6 | 16% | 4.139,3 | 13% | -995,3 |

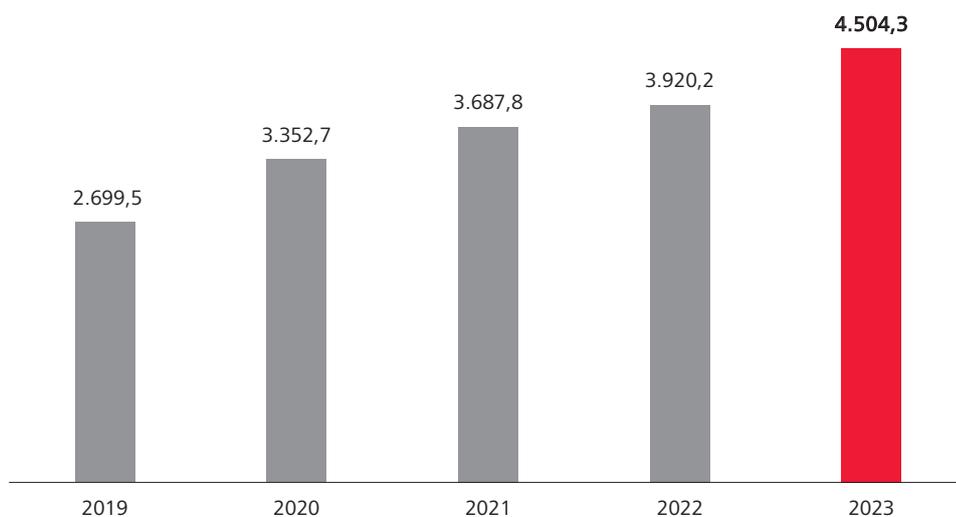
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg per 31.12.2023 um 6% auf rd. 32.778,2 Mio. EUR (Vj: rd. 31.033,7 Mio. EUR) an. Die Sachanlagenintensität beläuft sich auf 92% (Vj: 91%). Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag 4% (Vj: 6%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 95% (Vj: 92%). Das Working Capital lag bei rd. -868,0 Mio. EUR (Vj: rd. -895,5 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 431,1 Mio. EUR auf rd. 1.362,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.793,8 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 4% (Vj: 6%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7% auf rd. 30.967,7 Mio. EUR (Vj: rd. 28.816,7 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 9% auf rd. 29.153,1 Mio. EUR (Vj: rd. 26.703,3 Mio. EUR) entfallen 94% (Vj: 93%) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen GRI 203-1

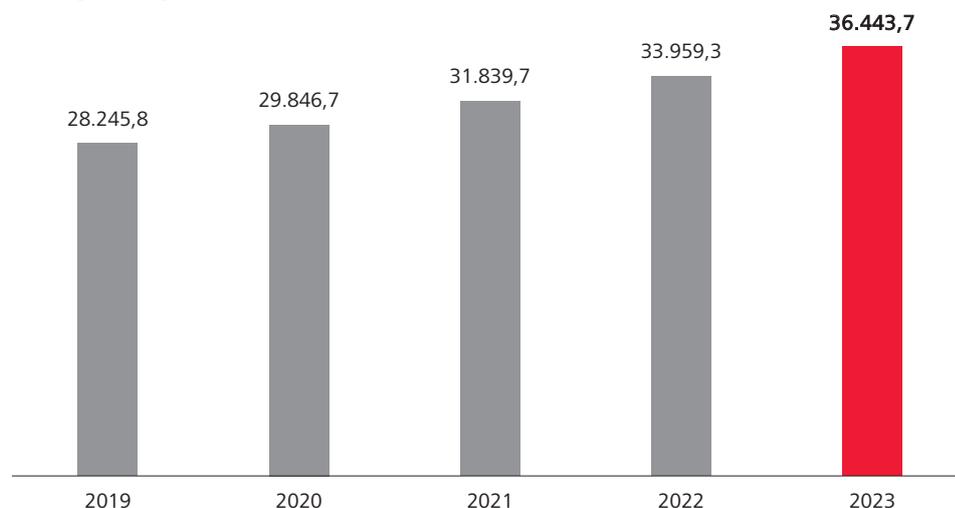
| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------|---------|-------------|---------------------|
| Investitionen in Mio. EUR | 4.504,3 | 3.920,2 | 584,1 | 15% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ⁵⁶ in % | 54% | 50% | 4% | 8% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁵⁷ in % | 12% | 11% | 1% | 9% |

Investitionen in Mio. EUR



Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 4.504,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.920,2 Mio. EUR). Sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert. Der genannte Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 54% (Vj: 50%) der Gesamterträge bzw. 12% (Vj: 11%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

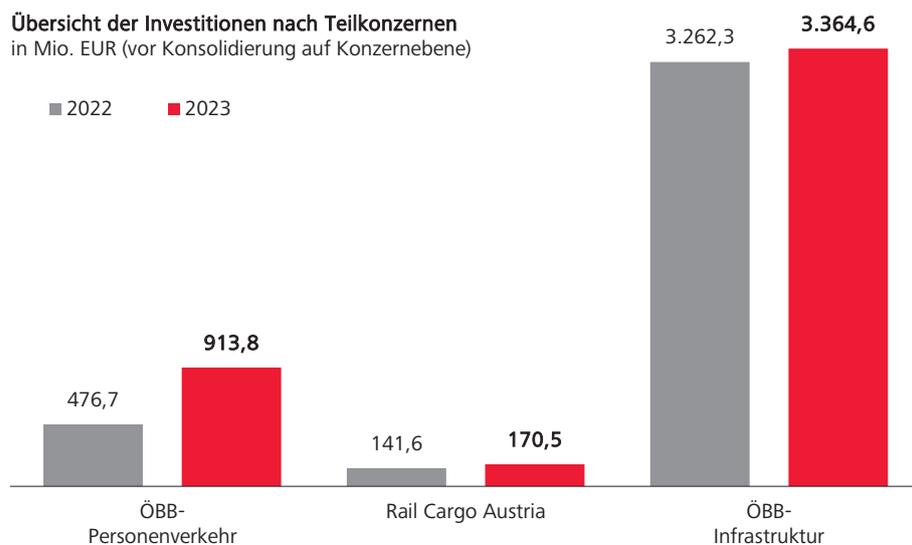
Sachanlagevermögen in Mio. EUR



⁵⁶ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

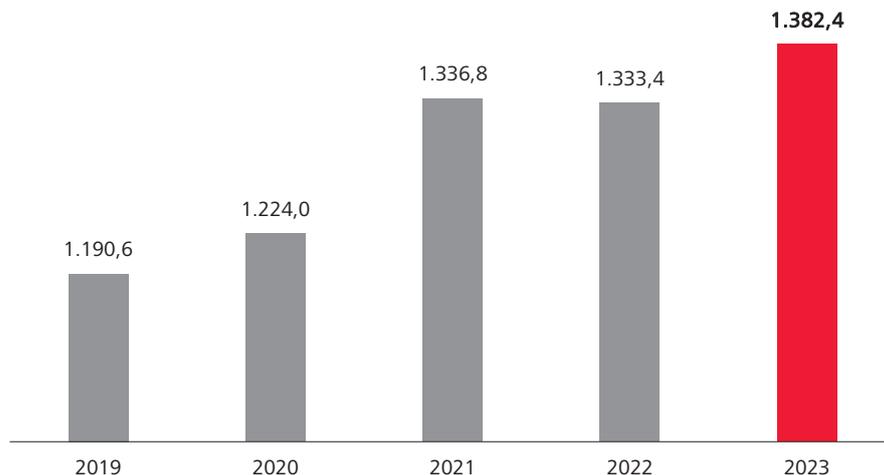
⁵⁷ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Von den Investitionen in Höhe von rd. 4.504,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.920,2 Mio. EUR) entfällt mit rd. 3.364,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.262,3 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 30.294,8 Mio. EUR (Vj: rd. 28.303,7 Mio. EUR) beläuft sich wie im Vorjahr auf etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns. Das wiederum beträgt in Summe rd. 36.443,7 Mio. EUR (Vj: rd. 33.959,3 Mio. EUR).



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 49,0 Mio. EUR auf rd. 1.382,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.333,4 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|-------|-------|-------------|---------------------|
| Investitionen in Mio. EUR | 913,8 | 476,7 | 437,1 | 92% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in % | 28% | 16% | 12% | 75% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in % | 22% | 12% | 10% | 83% |

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 913,8 Mio. EUR (Vj: rd. 476,7 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 28% (Vj: 16%) der Gesamterträge oder 22% (Vj: 12%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

| Investitionen | Betrag in Mio. EUR |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Nahverkehrsinvestitionen | 464,0 |
| Fernverkehrsinvestitionen | 337,9 |
| Werkstättenleistung | 75,0 |
| Sonstige Investitionen | 24,8 |
| Sachanlagen | 901,7 |
| Immaterielles Anlagevermögen | 12,1 |
| Summe Investitionen | 913,8 |

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|-------|-------|-------------|---------------------|
| Investitionen in Mio. EUR | 170,5 | 141,6 | 28,9 | 20% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in % | 8% | 7% | 1% | 14% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in % | 26% | 24% | 2% | 8% |

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 170,5 Mio. EUR (Vj: rd. 141,6 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 8% (Vj: 7%) der Gesamterträge oder 26% (Vj: 24%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

| Investitionen | Betrag in Mio. EUR |
|-------------------------------|-----------------------|
| Rollendes Material | 134,2 |
| Sonstiges Sachanlagevermögen | 13,6 |
| Sachanlagevermögen | 147,8 |
| Immaterielles Vermögen | 22,7 |
| Gesamt | 170,5 |

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

| Überblick | 2023 | 2022 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------|---------|-------------|---------------------|
| Investitionen in Mio. EUR | 3.364,6 | 3.262,3 | 102,3 | 3% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in % | 82% | 88% | -6% | -7% |
| Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in % | 11% | 12% | -1% | -8% |

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 3.364,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.262,3 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 82% (Vj: 88%) der Gesamterträge und von 11% (Vj: 12%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 30.294,8 Mio. EUR (Vj: rd. 28.303,7 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2023

Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitete auch 2023 intensiv an der Umsetzung des größten Bauprogramms aller Zeiten. Mit der im Rahmenplan 2023 bis 2028 gesicherten Investitionssumme von rd. 19,0 Mrd. EUR setzt die ÖBB-Infrastruktur AG im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz in den kommenden sechs Jahren zahlreiche Neubau- sowie Modernisierungsprojekte sowie Erhaltungsarbeiten um.

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

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

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

Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Der Bau weiterer „Mini-Unterwerke“ ist neu im Rahmenplan. Sie machen es möglich, dass der in ÖBB-eigenen Wind- und Sonnenkraftwerken nachhaltig produzierte Strom ins Bahnstromnetz gelangen kann.

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

Großraum Wien

Bahnfahren erlebt eine echte Renaissance. Nirgendwo sonst in Österreich steigt die Anzahl an Reisenden so stark wie in der Ostregion. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss auch das Öffi-Angebot ausgebaut und verbessert werden.

Mit dem S-Bahn-Wien-Upgrade modernisiert die ÖBB-Infrastruktur AG seit Oktober 2023 auf der Wiener Stammstrecke zwischen Wien Meidling und Wien Floridsdorf die Schieneninfrastruktur. Dafür werden Bau- und Tragwerke erneuert und das Zugsicherungssystem für mehr Zuverlässigkeit im Gesamtsystem digitalisiert. Von Unterretzbach bis Payerbach-Reichenau wurden außerdem die Bahnsteige auf 220 m verlängert. Damit können zukünftig längere Züge fahren, die mehr Sitzplätze und damit mehr Komfort für Bahnreisende bieten.

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. 2024 wird das UVP-Verfahren fortgeführt.

Im Jahr 2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zudem intensiv am Ausbau der Pottendorfer Linie gearbeitet. Diese Maßnahme soll die Situation für die Pendler:innen aus dem Süden weiter zu verbessern, denn rd. 40% aller Pendler:innen kommen aus dieser Richtung. Der zweigleisige Ausbau der rd. 50 km langen Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt stellt eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung auf der Südstrecke dar. Das Ziel ist die Viergleisigkeit gemeinsam mit der Südbahn zwischen Wien und Wiener Neustadt. Der Ausbau schafft für Tausende Pendler:innen südlich von Wien die Voraussetzungen für ein besseres Angebot sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr. Ende 2023 wurde die durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Wien und Wiener Neustadt fertiggestellt. Eröffnet wurde auch der Bahnhof Ebreichsdorf.

Mit dem viergleisigen Ausbau der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling inklusive der Errichtung zweier neuer Haltestellen wird das Mobilitätsangebot für den Süden von Wien und den Bezirk Mödling noch attraktiver. Gemeinsam mit der Pottendorfer Linie stehen dann mit Projektabschluss sechs leistungsfähige Gleise im Süden von Wien zur Verfügung. Dafür liefen 2023 die Planungen weiter.

Der Norden profitiert vom Ausbau der Nordbahn, der zügig voranschreitet. In Deutsch-Wagram konnte 2023 die neu errichtete Unterführung der Landesstraße L6 für den Verkehr freigegeben werden. Die entsprechende Eisenbahnkreuzung wurde aufgelassen. Seit 2023 erstrahlt auch die Haltestelle in Helmahof, ein Ortsteil von Deutsch-Wagram, in neuem Glanz. Dafür wurde der S-Bahn-Halt auf der Strecke zwischen Wien Süßenbrunn und Gänserndorf runderneuert. Insgesamt werden rd. 66 km Strecke unter laufendem Betrieb modernisiert. Im Zuge dess werden auch 17 Bahnhöfe und Haltestellen entlang der Strecke attraktiviert und barrierefrei adaptiert. Auch sollen das Park&Ride- und das Bike&Ride-Angebot ausgebaut werden. Hinzu kommt die Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen, was höhere Fahrgeschwindigkeiten der Züge erlauben wird.

Die Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn ist seit dem Fahrplanwechsel 2022 / 2023 abgeschlossen. Die Modernisierungen der Kamptalbahnhof, Traisentalbahnhof, Erlaufalbahnhof oder Mattersburger Bahnhof wurden im Berichtszeitraum ebenfalls vorbereitet bzw. errichtet. Weiters wurde mit den Planungen für den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn begonnen. Als erste Meilensteine wurden mit Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die modernisierten Bahnhöfe in Hadersdorf am Kamp, Langenlois und Horn in Betrieb genommen. Damit wurde ein erster Schritt der Attraktivierung der Kamptalbahnhof gesetzt, weitere folgen.

Das Projekt „Flughafenspanne“ steht für eine attraktive Anbindung des Osten Österreichs an den Flughafen und die Stadt Wien. Die neue Verbindung bedeutet für Pendler:innen kürzere Fahrtzeiten und bringt Entlastung für die stark befahrenen Ortsdurchfahrten. 2023 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. Der Ausbau zwischen Linz und Wels sowie der Ausbau zwischen Salzburg und Köstendorf ist notwendig, um der großen Nachfrage nach mehr Zügen und besseren Verbindungen auf diesen Strecken nachzukommen.

Im Berichtszeitraum wurden die Bauarbeiten für den Ausbau der Weststrecke zwischen Marchtrenk und Wels sowie auf der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs fortgeführt. 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 den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz und Marchtrenk laufen die Bauvorbereitungen. Der Baustart ist für 2024 geplant. Für den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Signalbrücke (inkl. Nahverkehrsknoten Linz Franckviertel) laufen die Planungen.

Für die Haltestelle Seekirchen Süd fand 2023 der Baustart statt. Der viergleisige Ausbau der Weststrecke wird zwischen Köstendorf und Salzburg in zwei jeweils einröhrigen Tunnel verlaufen. Dafür liefen 2023 die UVP-Planungen und die vertieften Planungen parallel weiter. Auch wurden regelmäßige, intensive Gespräche mit Stakeholder:innen (z. B. in Form von institutionalisierten Dialogforen) geführt.

Südstrecke in der Zielkurve

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

Die Vortriebs-Arbeiten beim Jahrhundertprojekt Semmering-Basistunnel befinden sich auf der Zielgeraden. Mehr als 97% der zwei 27,3 km langen Röhren sind mittlerweile gegraben. Rd. 600 m sind noch zurückzulegen. Mit insgesamt 14 Vortrieben wird der Tunnel errichtet. Zehn sind bereits abgeschlossen, darunter alle im Fröschnitzgraben und im Abschnitt Grautschenhof. Wenn die Tunnelröhren fertig gegraben sind, wird die Betoninnenschale im Tunnel komplett fertiggestellt. Schon jetzt sind mehr als 25 km dieser Schale errichtet (von insgesamt rund 55 km in zwei Röhren). Danach beginnt die letzte Phase des Baus. Bevor die Züge durch den Berg fahren, erfolgt die bahntechnische Tunnelausrüstung. In dieser Phase werden Gleise, Leitungen und technische Anlagen in den Berg verbaut. 2030 fahren dann die ersten Züge durch den Semmering-Basistunnel. Die 130 km lange Koralmbahn startet indessen bereits jetzt in die finale Phase. 2023 wurde der gesamte Koralmtunnel mit Schienen ausgestattet und ein großer Teil der Strecke mit Bahntechnik ausgerüstet. Auch der neue Bahnhof Weststeiermark nimmt immer konkretere Formen an. Noch weiter ist man auf Kärntner Seite: Bereits Ende des Jahres 2023 wurde die gesamte Kärntner Koralmbahn zwischen Klagenfurt und St. Paul im Lavanttal fertiggestellt und für den Nahverkehr in Betrieb genommen. Es ist die bisher größte Teilbetriebnahme auf der neuen Südstrecke und gleichzeitig der Auftakt für den Zielsprint dieses Jahrhundertprojekts. Die Gesamtbetriebnahme zwischen Graz und Klagenfurt – mitsamt Koralmtunnel – ist schließlich Ende 2025 geplant.

Bahnhöfe und sonstige Investitionen

2023 wurden folgende Bahnhöfe verbessert und modernisiert:

- Bahnhof Ebreichsdorf
- Bahnhof Hadersdorf / Kamp
- Bahnhof Baumgartenberg
- Haltestelle Helmahof
- Bahnhof Süßenbrunn
- Bahnhof St. Paul im Lavanttal
- Haltestelle Wiederndorf-Aich
- Haltestelle Kühnsdorf Klopeiner See
- Bahnhof Kremsmünster
- Haltestelle Wiener Neustadt Civitas Nova
- Bahnhof Freistadt
- Bahnhof Summerau
- Haltestelle Steinkogel
- Haltestelle Pinsdorf
- Haltestelle Mitterweißenbach
- Bahnhof Schwarzach / St. Veit
- Bahnhof Ebreichsdorf
- Fertigstellung Parkdeck Wiener Neustadt

Brennerachse

Die Planungen und Vorarbeiten der ÖBB für den Ausbau der Eisenbahnachse Brenner am Nordzulauf zum Brenner Basistunnel werden konsequent fortgesetzt. Im Projektabschnitt Staatsgrenze nächst Kufstein – Schafteuau laufen die Erkundungsarbeiten zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung. Bei der Planung des Grenztunnels nach Deutschland sind gemeinsam mit Kolleg:innen der DB die technischen Standards so zu definieren, dass eine Genehmigungsfähigkeit in beiden Ländern gegeben ist.

Im Projekt Schafteuau – Knoten Radfeld wurde im Herbst 2023 die Detailgenehmigungsplanung öffentlich verhandelt. Das Projekt dient langfristig zur Entlastung des Eisenbahnknotens Wörgl und wird seine Verkehrswirksamkeit gegen Ende dieses Jahrzehnts entfalten. Bereits im Sommer 2023 wurde der 2,6 km lange Rohbaustollen Angath angeschlagen. Der Stollen unterstützt die Planung durch detaillierte Gebirgserkundung. In den kommenden Jahren wird er die Baugestaltung während der Hauptarbeiten erleichtern und später zum Rettungstunnel ausgerüstet.

Im Zuge der Baumaßnahmen für einen barrierefreien Bahnhof Fritzens-Wattens werden flankierend auch zwei Güterzugänge Überholgleise errichtet. Diese wirken kurzfristig zur weiteren Kapazitätssteigerung auf der Bestandstrecke. Weitere Überholgleise sind im Bereich Bahnhof Schwaz vorgesehen. 2023 haben die ÖBB Vorarbeiten für eine Realisierung in der zweiten Hälfte der 20er Jahre durchgeführt.

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.

Der Brenner Basistunnel

Im Jahr 2023 wurden die Bauarbeiten der Rohbauwerke für den Brenner Basistunnel durch die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE fortgeführt. 159 km des gesamten Tunnelsystems in der Länge von 230 km sind bereits ausgebrochen. Davon sind 62 km Eisenbahntunnel, 55 km Erkundungsstollen und rd. 42 km sonstige Tunnelbauwerke.

Im Baubereich „H21 Sillschlucht“ wurden Beton- und Hinterfüllungsarbeiten an der 200 m langen und rd. 9 m hohen Stützwand ausgeführt. Hier verlaufen die zukünftigen Gleise, die den Brenner Basistunnel mit dem Bahnhof Innsbruck verbinden werden. Betonarbeiten für den Tunnel „Silltal“ sind im Gange. Gearbeitet wird auch an den beiden Eisenbahnbrücken über die Sill. Die Stahltragwerke und die Bodenplatten für die Eisenbahngleise sind bereits fertiggestellt. Errichtet wurde auch eine 55 m lange Spannbandbrücke für Fußgänger:innen über die Sill. Insgesamt sind 75% des Bauloses abgeschlossen.

Im Bauabschnitt „H41 Siltschlucht-Pfons“ begann im Mai und Juni 2023 mit dem Start der Tunnelbohrmaschinen für den Vortrieb vom Ahrental in Richtung Süden. Ende Juni 2023 fand die offizielle Andrehfeier der beiden TBMs (Tunnelbohrmaschinen) statt. Die Trennwand im Verbindungstunnel Ost und West sowie die Fahrsohle in den Seitenkorridoren (Sicherheitskorridor) wurde errichtet. Die Baustelleneinrichtung wurde zudem durch Förderbandanlagen von untertage auf die Deponie Ahrental sowie auf die Deponie Padastertal ergänzt. Für die Herstellung von Tübbing (Betonfertigteile für die Innenschale) wurde eine provisorische Fertigungshalle aufgestellt. Neu errichtet wurde eine Brücke über die A13, diese dient zur Abwicklung des Baustellenverkehrs. In diesem Baulos wurden 15% der Arbeiten abgeschlossen.

Im Baulos „H52 Hochstegen“ wurde beim Vortrieb des Erkundungsstollens die sogenannte „Hochstegen-Störungszone“ vollständig durchörtert und dort die Injektions- und Abdichtungsmaßnahmen durchgeführt. Im Erkundungsstollen wurde in Richtung Norden bis zum Baulos „H41 Siltschlucht-Pfons“ ein rd. 9 km langes Förderband installiert. Somit ist der untertägige Transport des Ausbruchsmaterials vom Baulos H41 auf die Deponie im Padastertal sichergestellt. Errichtet wurde ein Hilfsangriff im Bereich der Hochstegenzone vom Erkundungsstollen aus zu den Haupttunnelröhren sowie die Überleitstelle St. Jodok. Das Baulos ist zu 75% fertiggestellt.

Am 04.04.2023 wurde der Zuschlag für das Baulos „H53 Pfons-Brenner“ erteilt. Mit dieser Vergabe wurden die Tunnelbauarbeiten des letzten verbliebenen Bauloses des Brenner Basistunnels beauftragt. Der vertragliche Baubeginn erfolgte am 04.05.2023. Damit wurde auch der Bestellvorgang für die beiden Tunnelbohrmaschinen für diese Baulos eingeleitet. Mit dem Vortriebsbeginn der TBMs in Richtung Norden ist im Herbst 2024 zu rechnen.

Auf italienischem Staatsgebiet sind die Arbeiten auf beiden Baustellen weit fortgeschritten. Beim Baulos „H61 Maultal 2–3“ hat die Tunnelbohrmaschine „Virginia“ im März ihr Ziel am Brenner erreicht. Mit dem Erreichen der Baulosgrenze hat erstmals eine TBM eines Haupttunnels den Vortrieb erfolgreich beendet. Die zweite TBM „Flavia“ hat eine Störungszone erreicht. Die Tätigkeiten zur Überwindung der Störungszone laufen. Beim Baulos „H71 Eisackunterquerung“ wurden die Bauwerke fertiggestellt und mit dem Rückbau der Baustelle und den Renaturierungsarbeiten begonnen.

Das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen für die eisenbahntechnische Ausrüstung des Brenner Basistunnels läuft zum Bilanzstichtag – die Aufnahme der Planungsarbeiten ist (in Abhängigkeit des Abschlusses des Vergabeverfahrens) im Lauf des Jahres 2024 zu erwarten.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

| Projekt | Investitionen 2023 in Mio. EUR | Voraussichtliche bzw. erfolgte Inbetriebnahme / Fertigstellung |
|--|---|---|
| Bahnhofsum- und -neubauten | Bahnhof Bad Erlach | 6,0 2023 |
| | Bahnhof Baumgartenberg | 3,2 2023 |
| | Bahnhof Fritzens-Wattens | 3,6 2025 |
| | Bahnhof Gramatneusiedl | 35,1 2024 |
| | Bahnhof Hadersdorf am Kamp | 6,9 2023 |
| | Haltestelle Klaus in Vorarlberg | 3,5 2025 |
| | Haltestelle Leobendorf-Burg Kreuzenstein | 0,4 2023 |
| | Bahnhof Messendorf / Haltestelle Raaba | 4,7 2026 |
| | Bahnhof Micheldorf | 2,3 2025 |
| | Bahnhof Mürzzuschlag | 5,0 2024 |
| | Haltestelle Pinsdorf | 9,3 2023 |
| | Bahnhof Redl-Zipf | 3,5 2024 |
| | Bahnhof Schwarzach/St. Veit | 5,4 2023 |
| | Haltestelle Steinkogl | 3,5 2023 |
| | Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen | 7,9 2023 |
| | Bahnhof Thal | 0,5 2023 |
| | Bahnhof Traun | 0,6 2023 |
| | Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum | 30,4 2024 |
| | Bahnhof Unter Purkersdorf | 2,7 2022 |
| | Villach Hbf | 2,9 2026 |
| Haltestelle Wiener Neustadt Civitas Nova | 2,4 2025 | |
| Bahnhof Wartberg im Müürztal | 27,1 2024 | |
| Wien Franz-Josefs-Bahnhof | 5,7 2023 | |
| Parkdecks | Wiener Neustadt; Neuerrichtung Parkdeck 3 | 12,3 2023 |
| Großraum Wien | Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) ¹⁾ | 1,6 2016 / 2026 |
| | Ausbau Marchegger Ast ²⁾ | 43,9 2018 / 2024 / 2035 |
| | Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau | 22,2 2023 |
| | Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr | 78,3 2030 |
| | Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn | 9,8 ab 2029 |
| | Wien Meidling – Mödling; 4-gleisiger Ausbau | 7,5 2034 |
| Weststrecke | Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke ³⁾ | 13,3 2029 |
| | Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau | 98,0 2031 |
| | Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau | 1,3 2033 |
| | Flughafen Wien – Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke | 6,3 2033 |
| | Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke | 14,5 2042 |
| Südstrecke | Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie ⁴⁾ | 61,0 2023 |
| | Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung | 25,7 2024 |
| | Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast | 488,0 2025 |
| | Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel) | 376,6 2030 |
| | Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten | 1,8 2030 |
| Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke ⁵⁾ | 49,4 2032 | |

| | | | |
|---|--|----------------|------|
| Pyhrn-Schober-Achse | Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁶⁾ | 13,4 | 2023 |
| | Bischofshofen – Selzthal; Attraktivierung Ennstal | 3,0 | 2028 |
| | Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten | 4,1 | 2031 |
| Tauernachse | Golling-Abtenau – Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg | 1,8 | 2022 |
| | Maishofen-Saalbach – Leogang; Ski WM 2025 | 2,9 | 2024 |
| Brennerachse | Brenner Basistunnel | 205,9 | 2032 |
| | Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf | 35,0 | 2037 |
| Arlbergachse | Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität | 10,7 | 2031 |
| | Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept) | 12,7 | 2031 |
| Programme | Lärmschutz | 6,4 | |
| | Park & Ride | 9,8 | |
| | Streckenelektrifizierungen | 25,5 | |
| | Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen | 87,8 | |
| | Sicherheit und Betriebsführungssysteme | 305,0 | |
| | Maßnahmen zur Kund:innenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN) | 0,7 | |
| Reinvestitionen in das Schienennetz | | 664,5 | |
| Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte) | | 491,3 | |
| Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte | | 3.364,6 | |

¹⁾ Inbetriebnahme der Betriebsgleise, KLV- und WLV-Anlage erfolgte 2016. Die Umsetzung der Phase 2 erfolgt bis 2026.

²⁾ Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern). Die Inbetriebnahme des Vollaussbaus im Bereich Stadlau bis Marchegg erfolgt bis 2024 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. Der Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wurde 2023 umgesetzt.

⁵⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Wien Süßenbrunn erfolgte 2023.

⁶⁾ Inbetriebnahme der Bahnhofsumbauten Freistadt und Summerau erfolgte 2023.

C.5. Unternehmensstrategie GRI 2-22

Marktumfeld

Das Wirtschaftsjahr 2023 war von einer steigenden Zahl an Reisenden bei gleichzeitigen hohen Inflationsraten und konjunkturellen Verwerfungen geprägt.

Wirtschaft in der Krise

Nach der Erholung von der Pandemie war das Jahr 2023 von den Folgen des Krieges in der Ukraine sowie massiven Steigerungen der Preise und Inflationsraten geprägt. Dadurch kam es zu drastischen Zinserhöhungen und zu einem merklichen Abschwung der wirtschaftlichen Leistung auch in den europäischen Ländern. Die Weltwirtschaft wird noch Jahre hinaus die Konsequenzen der geopolitischen Spannungen – zwischen Russland und dem Westen sowie zwischen China und den USA – sowie des Nahostkonflikts spüren. Die so entstandenen und zunehmenden Unsicherheiten werden sich dämpfend auf die Globalisierung und die Weltwirtschaft auswirken. Mit der Zinswende werden auch die Staatshaushalte zunehmend wieder unter Konsolidierungsdruck geraten.

Gleichzeitig investieren viele Länder in die technologische Weiterentwicklung und den infrastrukturellen Ausbau der Bahn. Eine verstärkte Nachfrage in Verbindung mit Ressourcenmangel, sich daraus ergebende Lieferengpässe und Verteuerungen sowie schwierige Lieferantensituationen könnten dämpfend auf die Weiterentwicklung notwendiger Enabler-Technologien wirken – insbesondere im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung in Industrie und Verkehr.

So sind die Absatzmengen im Schienengüterverkehr bereits seit 2020 durch COVID-19 und seit 2022 durch den Krieg in der Ukraine sowie durch die abgeschwächte Konjunktur stagnierend bzw. rückläufig.

Extremwetterereignisse nehmen zu

Das Jahr 2023 war aber auch von einer Vielzahl von Extremwetterereignissen geprägt. Die dadurch entstandenen Folgeschäden durch Hangmuren, Böschungsruutschungen, ausufernde Wildbäche, Hochwässer etc. haben wesentliche Zusatzkosten und Qualitätseinbußen verursacht. Investitionen und Initiativen zur Risikominimierung werden auch in den kommenden Jahren in einem steigenden Ausmaß erforderlich sein, um eine widerstandsfähigere Infrastruktur gegenüber Extremwetterereignissen zu schaffen.

Öffentlicher Verkehr liegt im Trend

Gleichzeitig erlebt der öffentliche Verkehr einen Boom und liegt im Trend. Das spiegeln auch die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr wieder. Die Nachfrage erholte sich nach dem Aufheben der Coronamaßnahmen und der Einführung des Klimatickets rasch und deutlich. Auch in den nächsten Jahren ist mit einem enormen Anstieg der Reisenden im Nah-, Fern- und Nachtverkehr zu rechnen.

Kapazität und Qualität

Kernelemente zur nachhaltigen Bewältigung der Krisen und zur Nutzung der Chancen aus dem Boom zu nachhaltiger Mobilität sind daher die Erhöhung der Systemkapazität und -leistungsfähigkeit. Voraussetzung dafür ist die Steigerung der Produktivität durch Erhöhung der Systemeffizienz sowie die Wirtschaftlichkeit des Systems und der Produkte.

Mobilität als Rückgrat der Wirtschaft

Österreich braucht einen verlässlichen Mobilitätsgaranten. Das hat auch die Coronakrise gezeigt und eindrucksvoll die Bedeutung als Rückgrat für die Wirtschaft bewiesen. Aber nicht nur die Wirtschaft allein, sondern auch das Klima ist stark von einem funktionierenden öffentlichen Verkehr abhängig. Zudem zeigt die Digitalisierung, wie schnell sich Produkte und Dienstleistungen ändern können und müssen, um den steigenden Bedürfnissen der Kund:innen gerecht zu werden. Diese Veränderungen rechtzeitig zu erkennen und „anzupacken“, erfordert einen genauen Blick in die Zukunft.

Herausforderungen im ÖBB-Konzern bleiben auch 2024 bestehen

Qualität und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs

Alle Elemente des Verkehrssystems sind eine Grundvoraussetzung für die Wertschöpfungsprozesse der Wirtschaft sowie für Teilnahme der Menschen an unverzichtbaren und angestrebten Aktivitäten sowie Lebensqualität. Dabei besteht die wichtigste Qualität des Verkehrssystems darin, den Verkehrsteilnehmer:innen und den Industrieunternehmen jederzeit mit der erwartbaren Qualität zur Verfügung zu stehen. Die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems muss ein wesentliches Ziel der Mobilitätsanbieter und des Managements aller beteiligten Teilsysteme sein.

Aufgrund der zunehmenden Technologieabhängigkeit der Branche steigt die Gefahr durch Cyberangriffe auf Bahnsysteme. Neue Technologien, vor allem die Digitalisierung, bergen somit nicht nur Chancen, sondern auch Risiken auf die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrssystems.

Kapazität als zentrale Herausforderung

Infrastruktur, Rollmaterial und Mitarbeiter:innen müssen gleichermaßen für die Anforderungen der Zukunft bereitstehen. Problemstellungen wie die Pandemie, der Krieg in Europa, aber auch die Inflation und die Energiekrise sowie der Generationenwechsel machen es nicht leichter, das Gleichgewicht zwischen Personal, Qualität und Kosten sicherzustellen. Der öffentliche Verkehr lebt von einer funktionierenden Infrastruktur und einem entsprechenden Infrastrukturmanagement. In Österreich ist dies durchaus gegeben, aber in der Schnittstelle zu angrenzenden Ländern und vor allem zu östlichen Teilen Europas bleibt dies eine Herausforderung. Preissteigerungen im Bereich Energie und Bau sowie Lieferengpässe beeinflussen bestehende Projekte.

Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit als Voraussetzung für die Verlagerung auf die Schiene

Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sind ein wichtiger Hebel für eine Verlagerung Richtung öffentlicher Verkehr. Dabei sind einerseits Angebotshebel zu betrachten, welche zusätzliche Angebote aus Sicht von Infrastruktur und EVU eine Verlagerung des Verkehrs fördern. Und andererseits muss die Produktivität und Wirtschaftlichkeit von schienenbasierten Produktionsformen gesteigert werden, damit auf dem Markt preislich attraktivere Schienentransporte angeboten werden können.

Nachhaltigkeit als Motor für Wachstum

Das Thema „Klimawandel“ ist nach wie vor eine große Chance für den ÖBB-Konzern, sich als flächendeckender Logistik- und Mobilitätsdienstleister mit einem nachhaltigen Angebot zu positionieren. Vor allem die vollständige Abdeckung der ersten und letzten Meile wird ein zentrales Thema werden, um mehr Reisende in den öffentlichen Verkehr und mehr Tonnen von der Straße auf die Schiene zu bringen. Ein aktives Vorantreiben des Themas „Nachhaltigkeit“ ist die Voraussetzung, um diesen Erfolgsfaktor in Zukunft realisieren zu können.

Die Umstellung auf alternative Antriebe ist ein wichtiger Grundstein, damit die Energiewende im Verkehr stattfinden kann. Technologische und wirtschaftliche Implikationen einer Umstellung müssen berücksichtigt werden.

Verstärkter inter- und intramodaler Wettbewerb

Mit einem verstärkten inter- und intramodalen Wettbewerb – auch im Heimmarkt – muss gerechnet werden. „Europa wird nach Österreich kommen.“ Neue Technologien wie auch neue gesetzliche Grundlagen verändern dabei den Markt grundlegend. Der integrierte ÖBB-Konzern verfügt über ein großes Potenzial, den Mobilitätsmarkt als System weiterzuentwickeln und gegen neue Player zu bestehen.

Der Arbeitsmarkt stellt eine große Herausforderung dar

Die Effekte des Generationenwechsels und der teilweise daraus folgende Mitarbeiter:innenmangel werden immer spürbarer. Berufsbilder ändern sich und dementsprechend die notwendigen Kompetenzen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt wird sich weiter verschärfen. Vor allem der Fachkräftemangel stellt für das operative Geschäft eine große Herausforderung dar. Die Positionierung der ÖBB als attraktiver Arbeitgeber bleibt ein essenzieller Erfolgsfaktor. Nähere Angaben werden im Kapitel G. Nachhaltigkeitsbericht gegeben.

Personenverkehr: die ÖBB als ganzheitliche, nachhaltige Mobilitätsdienstleisterin

Als klare Nummer eins der Mobilitätsanbieter in Österreich stehen die ÖBB für Qualität aus Österreich. Die ÖBB sind mit ihren umfassenden Mobilitätsservices für alle Kund:innen die zentrale Säule im öffentlichen Verkehr Österreichs und agieren als starker Player in Europa:

- Die ÖBB stellen die Kund:innen in den Mittelpunkt und garantieren ein verlässliches sowie qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot, unabhängig davon, ob die Leistungen lokal, regional, national oder international erbracht werden.
- Mobilität beginnt nicht erst am Bahnhof. Die ÖBB denken Mobilität ganzheitlich von Tür zu Tür und stellen einen möglichst einfachen Zugang zu allen öffentlichen Fortbewegungsmitteln für alle Kund:innen sicher. Dabei spielen innovative Lösungen für die erste und letzte Meile eine wesentliche Rolle.
- Nachhaltigkeit ist bei den ÖBB kein Schlagwort, sondern wesentliches Merkmal des Leistungsangebots. Die ÖBB tragen als eines der größten Klimaschutzunternehmen in Österreich entscheidend zur Erreichung der Klimaschutzziele bei.
- Die ÖBB sind ein zentraler Leitbetrieb, stärken den Wirtschaftsstandort Österreich und nehmen die Rolle in der gesellschaftlichen Entwicklung aktiv wahr.
- Als österreichischer Konzern auf internationalen Märkten sind die ÖBB ein nachgefragter Arbeitgeber im In- und Ausland.

Die Strategie des Teilkonzerns Personenverkehr identifiziert vier Geschäftsfelder und ist auf diese ausgerichtet:

1. Geschäftsfeld: Wettbewerbsfähiges Bahnunternehmen

Zuverlässigkeit und Qualitätsführerschaft sind die Grundpfeiler des Erfolges. Auch künftig wird mit einer modernen Fahrzeugflotte ein hohes Maß an Reisekomfort im öffentlichen Verkehr auf Schiene geboten werden. Durch die konsequente Erhöhung der Kosteneffizienz wird die Wettbewerbsfähigkeit als Grundvoraussetzung für ein umfangreiches Verkehrsangebot auf der Schiene in eigen- und gemeinwirtschaftlichen Netzen sichergestellt. Als internationaler Qualitätscarrier wird gemeinsam mit internationalen Kooperationspartner:innen ein grenzüberschreitendes, attraktives Angebot im Tag- und Nachtverkehr angeboten.

2. Geschäftsfeld: Wettbewerbsfähiges Busunternehmen

Die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft ist der Partner für nachhaltige regionale Mobilität auf Österreichs Straßen und darüber hinaus. Sie ist ein kompetenter und vertrauensvoller Partner für Gemeinden und Verbände, der mit einem hohen Service- und Qualitätslevel und effizientem Ressourceneinsatz überzeugt. Neben der Abwicklung von Linienverkehren unterstützt die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft bei der Durchführung von Großevents, bietet Tourismusregionen mit dem Skibusverkehr einen wesentlichen Mobilitätsbaustein und ist für die Abwicklung des Schienenersatzverkehrs zuständig. In Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehr bietet die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft mit ihrem On-demand Postbus-Shuttle eine flächendeckende Mobilitätsversorgung.

3. Geschäftsfeld: integrierte Mobilität

Derzeit ist die Hauptkonkurrenz des öffentlichen Verkehrs, der motorisierte Individualverkehr – sowohl auf kurzen als auch langen Strecken. Um Menschen langfristig zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu motivieren, müssen Angebote geschaffen werden, die den Besitz von privaten Automobilen redundant machen. Daher ist Mobilität gesamthaft und als integriertes Mobilitätsangebot zu betrachten. Es ist die Aufgabe der ÖBB, die Mobilität der Kund:innen von der ersten bis zur letzten Meile zu organisieren. Dabei arbeiten die ÖBB mit Gemeinden, Regionen und Städten sowie Unternehmen an Konzepten für intermodale Mobilität und setzen diese mit ihnen um. Ziel ist es, die Bedürfnisse aller Kund:innen entlang der gesamten Mobilitätskette abdecken zu können, egal, ob Bus, Shuttle, Bahn, E-Carsharing, Rad oder E-Scooter.

4. Geschäftsfeld: Reiseveranstalter

Die ÖBB ermöglichen Reisebüros und Endkund:innen via Rail Tours eine einfache Buchung durch dynamische Reisebausteine in Österreich und Europa. Die Bahnreise als nachhaltige und umweltfreundliche Reismöglichkeit ist dabei immer Bestandteil des Angebotes. Darüber hinaus kann es mit Hotelübernachtungen und / oder touristischen Zusatzangeboten kombiniert werden. Durch die individualisierbaren Kombinationen der Reisebausteine können alle Bestandteile der Reise auf die Kund:innenbedürfnisse abgestimmt werden.

Wachstum

Bahnfahren liegt im Trend und dies spiegelt sich auch bei der Zahl an Reisenden wider. 2023 verzeichneten die ÖBB mit rd. 493,6 Mio. Passagieren einen neuen Rekord. Die Nachfrage erholte sich nach dem Ende der Coronamaßnahmen und mit der Einführung des Klimatickets rasch und deutlich. Auch in den nächsten Jahren rechnen die ÖBB mit einem enormen Anstieg der Reisenden im Nah-, Fern- und Nachtverkehr.

Es gilt, diesen massiven Zuwachs gut bewältigen zu können und gleichzeitig ein hohes Maß an Reisekomfort im öffentlichen Verkehr auf der Schiene zu bieten. Dafür investieren die ÖBB stark in die Modernisierung der bestehenden Züge sowie in die Erweiterung der ÖBB Flotte durch Neufahrzeuge. Mit der größten Fuhrparkbeschaffungsoffensive der Geschichte wird der Grundstein für zukünftige Erfolge gelegt. Als erstes sichtbares Zeichen dieser Beschaffungsoffensive waren mit Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die ersten Nightjets der neuen Generation in Europa unterwegs. Auch wurde und wird dadurch das Nachtzugangebot nochmals deutlich verbessert.

Die Vorbereitung auf die Liberalisierung ist eine zentrale Herausforderung im Personenverkehr. Hierfür werden Strategien erarbeitet, die die ÖBB auf geänderte Marktbedingungen vorbereiten sollen. Doch nicht nur innerhalb Österreichs werden Aktivitäten Richtung Marktliberalisierung gesetzt. Mit dem Kauf der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH zum 01.02.2024 stiegen die ÖBB in den deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt ein.

Weiters setzen die ÖBB verstärkt auf eine Wahrnehmung als ganzheitlicher Mobilitätsanbieter. Um Tür-zu-Tür-Mobilität aus einer Hand zu ermöglichen, organisieren ÖBB verstärkt weitere Verkehrsmittel neben Bus und Bahn aus einer Hand. Vor allem im suburbanen und ländlichen Raum gilt es, die Fahrt von und zu den größeren Mobilitätshubs zu organisieren. Derzeit bieten die ÖBB beispielsweise Leihautos, Leih scooter, Leihräder und Shuttledienstleistungen – auch über die zentrale Routing- und Buchungsplattform „wegfinder“ – an. Diese Angebote sollen vor allem sowohl im (sub)urbanen als auch im ländlichen Raum den Besitz eines Pkw obsolet machen.

Wirtschaftlichkeit

Die ÖBB sehen sich derzeit mit massiven Kostensteigerungen konfrontiert. Hohe Inflationsraten und die damit verbundenen Indexierungen wirken sich auf alle Bereiche spürbar aus. Massive Preissteigerungen bei Treibstoff und Energie belasten die entsprechenden Kostenpositionen. Auch die Valorisierung der Löhne und Gehälter führt zu deutlich höheren Aufwänden in diesem Bereich. Ebenso sind die Preise der geplanten und bestellten Neufahrzeuge von den Preissteigerungen durch die Materialpreisindexierung betroffen. Gleichzeitig führen die Zinsanpassungen am Markt zu geänderten Konditionen bei der Aufnahme von Fremdfinanzierungen und zu höheren Zinsbelastungen.

Zur Aufrechterhaltung und Stärkung der Wirtschaftlichkeit richten die ÖBB den Fokus auf Maßnahmen zur Optimierung von Kostenstrukturen sowie zur Verschlankung und Digitalisierung von Prozessen, wobei Methoden des Lean-Managements ein wesentliches Instrument darstellen. Ziel ist es, Ineffizienz zu vermeiden und somit die Optimierung des Ressourceneinsatzes kontinuierlich zu steigern.

Operative Exzellenz

Zuverlässigkeit und Qualitätsführerschaft sind die Grundpfeiler des Erfolges. Als Mobilitätsdienstleister entwickeln die ÖBB Angebote entlang der gesamten Customer-Journey aus einer Hand und stellen sicher, dass die Angebote die Kund:innenbedürfnisse adressieren. Für die ÖBB bleibt es weiterhin entscheidend, konzernübergreifend gezielt Maßnahmen zur Steigerung der Kund:innenzufriedenheit, Loyalität der Bestandskund:innen und Gewinnung neuer Kund:innen zu setzen.

Die wichtigsten Zufriedenheitskriterien – wie die Leistungen durch die Mitarbeiter:innen (persönliche Beratung am Schalter / Betreuung bei der Fahrt / Reise), Sicherheit, Sauberkeit sowie Informationen im Regelfall – weisen in der jährlichen Kund:innenzufriedenheitsbefragung weiterhin gute bis sehr gute Werte auf. Dennoch gilt es, die Organisation weiterhin stark auf die Kund:innenbedürfnisse auszurichten.

Starkes Team

Die Mitarbeiter:innen sind die wichtigste Ressource des Unternehmens. Nur durch sie sind die ÖBB in der Lage, qualitativ hochwertige Angebote sicherzustellen. Sowohl im direkten Kund:innenkontakt als auch hinter den Kulissen: Das ÖBB Team sorgt für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot. Um dieses Team nachhaltig sicherzustellen, arbeiten die ÖBB laufend an Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiter:innenzufriedenheit sowie der Nachbesetzung der vakant werdenden Stellen mit passenden Bewerber:innen.

Güterverkehrsentwicklung geprägt von vielen Einflussfaktoren

Die ÖBB sind der bevorzugte Partner der Kund:innen.

Als Dienstleister für End-to-End-Bahnlogistik kann sich die Rail Cargo Group nach wie vor profitabel auf dem europäischen Markt platzieren. Der fortlaufende Ausbau des einfachen Zugangs zum System Schiene („Cargo 1492“) umgesetzt von einem überzeugenden RCG-Team ist die Grundlage für ein positives Resümee beim Zugewinn von Neukund:innen – trotz stetigen geopolitischen und wirtschaftlichen Herausforderungen.

Produktions- und Mengenentwicklung

Die politischen Einflüsse, allen voran die Ukraine Krise, trüben die europäische wirtschaftliche Entwicklung weiterhin in einem hohen Ausmaß. Die negative Wirtschaftsentwicklung in Europa und die krisenbedingten Auswirkungen auf den Energiesektor bilden keine günstige Ausgangslage für den gesamten Schienengüterverkehr. Hart betroffen sind auch industriebedingt die Segmente Papier, Holz und Chemie. Produktionsrücknahmen, verringerter Bedarf und spürbare Einsparungen am Kund:innensektor bleiben weiterhin die großen Herausforderungen. Auch in den Bereichen der Stahlproduktion und den damit verbundenen Transportzweigen kann kein Rückgang der angespannten Lage zu erkennen. Besonders negativ betroffen sind die Produkte, die in einem direkten Wettbewerb mit dem Lkw stehen (v. a. Einzelwagenverkehr und Intermodal) – darüber hinaus ist eine Verlagerung Richtung Straße festzustellen. Diese Verlagerung der Transportströme wird durch Verkehrseinschränkungen auf der Schiene – sowohl national als auch international – wie z. B. Baustellen zusätzlich begünstigt.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen kann die Rail Cargo Group auch im Jahr 2023 Erfolge verzeichnen. Trotz Mengenverlusten konnten neue Kund:innen von den Produkten der Rail Cargo Group überzeugt werden. Zusätzliche Logistikströme und Neukund:innen konnten vermehrt durch den Ausbau der multimodalen Transporte, gewonnen werden – besonders unterstützt durch den Erwerb von entsprechendem Equipment. Hier wird unter anderem erfolgreich unter Beweis gestellt, wie innovative Projektarbeit und erfolgreiche regulatorische Maßnahmen – wie etwa beim Abfallwirtschaftsgesetz Neu – zielgerichtet und konsequent in ein neues Segment übergehen können. Eine Sparte, die erfolgreich zeigt, wie groß der Beitrag der ÖBB und somit auch der Rail Cargo Group für die Verbesserung des grünen Fußabdrucks ist. Der Fokus ist ganz Richtung Klimaneutralität gerichtet. Dafür ist und bleibt die Verlagerung des Güterverkehrs auf energieeffiziente Verkehrsträger wie auf die Schiene eines der wichtigsten strategischen Ziele der gesamten Gruppe.

Faktorkostenentwicklung durch Wirtschaftskrise

Auch im Güterverkehr führen sowohl massive Kostensteigerungen für Energie, Personal und Material als auch die veränderten Bedingungen am Kapitalmarkt zu einer hohen Belastung für die wirtschaftliche Entwicklung. Die erheblichen Faktorkostenanstiege können nur teilweise durch die Einführung eines Energiepreis-Floaters ausgeglichen werden. Daher muss den massiv steigenden Produktionskosten mittels entsprechender Preisgestaltung gegengesteuert werden.

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

Die Bahn ist die Lösung für die Mobilitätswende.

Die Bahn steht vor einer Jahrhundertchance. Noch nie hatten die ÖBB so gute Voraussetzungen, denn die Gesellschaft setzt immer mehr auf nachhaltige Mobilität und die Politik investiert in die Bahninfrastruktur. Der Mobilitätsmasterplan des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zeichnet ein klares Bild, welche bedeutende Rolle der Verkehr auf dem Weg zur Klimaneutralität 2040 einnimmt.

Mit dem Investitionsprogramm des aktuellen ÖBB Rahmenplans werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Anforderungen des Verkehrs der Zukunft geschaffen. Und mit den aktuell laufenden Arbeiten zum Zielnetz 2040 werden darüber hinaus die wesentlichen Ausbauprojekte für die Zukunft – Horizont 2030 bis 2040 – identifiziert. Zudem eröffnen neue digitale Technologien völlig neue Möglichkeiten. Doch auch die Erwartungen sind höher denn je, denn die Bahn wird als die Lösung für klimafreundliche Mobilität gesehen.

Aktuell ist die ÖBB-Infrastruktur AG europaweit einer der führenden Infrastrukturbetreiber. Das soll bleiben. Dafür sollen in Österreich mehr Trassenkapazität, mehr sauberer Bahnstrom und eine höhere Umschlagskapazität in den Terminals geschaffen werden. Mit der #INFRA.Mobilitätswende hat die ÖBB-Infrastruktur AG bereits 2021 die Ziele bis 2030 festgelegt. Das wichtigste Ziel ist aber die sichere, pünktliche und leistbare Zugfahrt bei gleichzeitiger Steigerung der Trassenkapazität.

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt daher auch weiterhin konsequent auf nachhaltige Investitionen in die Bahninfrastruktur, um ein modernes und leistungsfähiges Schienennetz zu gewährleisten. Als maßgeblicher Akteur in der Mobilitätswende spielen die ÖBB eine zentrale Rolle. Denn die Bahninfrastruktur bildet das Rückgrat für den nachhaltigen Transport von Gütern und Personen und trägt maßgeblich zur Verbesserung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei.

Kapazitäten weiter optimieren

Um den steigenden Bedarf an Bahntransporten zu decken, ist eine Erhöhung der Zugkapazitäten unerlässlich. Hierbei steht die Gewährleistung von Sicherheit und Pünktlichkeit stets an erster Stelle. Angesichts der aktuellen Herausforderungen wie steigenden Energiepreisen und Engpässen bei Materiallieferungen sind hohes Engagement und voller Einsatz nötig. Das vorrangige Ziel ist es, Kund:innen auch in Zukunft erschwingliche, zuverlässige und umweltfreundliche Mobilität anzubieten. Die kontinuierliche Steigerung der Produktivität und Effizienz unterstützt die ÖBB dabei, die operativen Kosten langfristig stabil zu halten.

Mit neuen Technologien neue Stärken entwickeln

Für das Ziel der Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Systems Eisenbahn bis 2040 werden die Ausbaumaßnahmen alleine nicht ausreichen. Es gilt, die Steigerungen der Zugtrassen zu konzipieren und in einer qualitativ ansprechenden Performance abwickeln zu können, dafür bedarf es der Digitalisierung. Der erste Schritt ist die Digitalisierung des Bahnbetriebs. Das heißt: Alles rund um die Zugfahrt selbst wird digitalisiert. So kann sie effizienter gestaltet werden, um die bereit stehenden Mittel besser zu nutzen. Digitale Prozesse werden in Zukunft in vielen Bereichen zum Einsatz kommen. Das beginnt bei der Fahrplanerstellung und geht über die digitale Zugvorbereitung sowie Bereitstellung bis hin zur Digitalisierung betrieblicher Prozesse. Dabei ist beispielsweise gedacht an die automatische Übermittlung von Fahrplänen mit tagesaktuellen Einschränkungen wie Sperren, Langsamfahrstellen, Behinderungen auf der Strecke etc. Digitale Prozesse werden auch eine adaptive Zuglenkung mit systemischer Konflikterkennung und Lösung, Energieoptimierung und Echtzeitinfos der Triebfahrzeuge ermöglichen.

Die weiteren Verbesserungen sind vielfältig, so kann beispielsweise der Fahrkomfort weiter gehoben werden, indem die Züge optimiert bremsen und beschleunigen. Auch die Möglichkeiten im Bereich der Kund:inneninformation sind vielfältig: angefangen bei der intelligenten Fahrgastlenkung am Bahnhof, um sich leichter zurechtzufinden und stressfrei den richtigen Zug zu erreichen, bis hin zur digitalen individuellen Reiseinformation in Echtzeit. Zusammenfassend ermöglicht die Digitalisierung die nötigen Kapazitätssteigerungen, damit zukünftig noch mehr Menschen die Bahn nutzen können und wollen.

Energiewende weiter vorantreiben

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt Klimaschutz und Klimawandel sehr ernst. Sie versteht sich einerseits als Klimaschützer und möchte ihren Eigenversorgungsgrad für Bahnstrom von aktuell 60% auf 80% anheben. Dies soll ausschließlich mit erneuerbaren Energien erfolgen. Die Energiebedarfsabdeckung erfolgt bereits im großen Maßstab mit Wasser- und Sonnenkraft.

Um die Eignung von Windkraft als Bahnstromversorgung zu untersuchen, wurde eine Prototypanlage mit etwa drei MW realisiert. Mit der Errichtung der weltweit ersten 16,7-Hz-Windkraftanlage in Höflein sammeln die ÖBB erste Erfahrungen mit Windkraft zur Bahnstromversorgung. Die Erfahrungen daraus werden in weitere Windkraftvorhaben einfließen. Die gewonnene Energie der Windkraftanlage kann direkt in das bahneigene Netz eingespeist werden. Dadurch werden vorhandene erneuerbare Energieressourcen direkt dort genützt, wo Verbrauch entsteht. So wird das Netz entlastet, und Verluste durch Umformung und Transport können vermieden werden.

Nicht nur der aktive Klimaschutz beschäftigt die ÖBB-Infrastruktur AG, auch die bestehenden und künftigen Herausforderungen durch den Klimawandel und wie sie das Ökosystem Bahninfrastruktur beeinflussen sind ein zentrales Thema. Nachhaltigkeit und Klimarobustheit müssen hier weiter ausgebaut werden. Erstens um den Einfluss auf die Umwelt durch bauliche Maßnahmen des Eisenbahnbetriebes so gering wie möglich zu halten, und zweitens, um die Infrastruktur selbst vor Umwelteinflüssen zu schützen. Die Bahn soll in ihrer Gesamtheit klimafitter, robuster und auch in dieser Hinsicht optimiert werden.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Trend.Radar

Die ÖBB müssen 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 selbst erfolgen. Das Motto lautet: Heute in die Zukunft von morgen investieren.

Jeden Tag werden in Unternehmen Entscheidungen getroffen, die große Auswirkungen auf deren wirtschaftlichen Erfolg haben. All diese Entscheidungen beruhen auf Annahmen, wie sich unter anderem Märkte, Gesellschaft und Technologien entwickeln werden.

Das Trendmanagement hat sich als wesentlicher Baustein etabliert, um zukünftige Entwicklungen verstehen und aktiv mitzugestalten zu können.

Die Ziele des Trends.Radars bei der ÖBB beruhen auf den Kerngrößen „Identifikation von Wachstumspotenzialen“ sowie „Erarbeitung von Wettbewerbsvorteilen“.

Sich mit Trends zu beschäftigen, bietet viele Möglichkeiten, den Markt und seine Dynamik zu verstehen und zukünftige Entwicklungen transparent und nachvollziehbar zu machen. Daraus ergeben sich Vorteile wie die Kenntnisse über die wesentlichen zukünftigen Handlungsfelder, eine frühzeitige Weichenstellung für Zukunftsthemen, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, die Positionierung als Zukunftsunternehmen mit strategischem Weitblick etc.

Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie – der jährliche Strategie-Reviewprozess

Der in den ÖBB etablierte konzernweite Strategie-Review in seiner standardisierten Form und Vorgehensweise bietet einen effizienten und replizierbaren jährlichen Zyklus und erlaubt ein hohes Maß an Konsequenz in der Umsetzung. Gleichzeitig sichert der Strategie-Reviewprozess die Berücksichtigung der wesentlichen strategischen Themen in der Budget- und Mittelfristplanung.

Zur konsequenten Umsetzung der Strategie ist eine klare Ausrichtung der Organisation, eine strukturierte Vorgehensweise zur Beschreibung bzw. Schärfung der Ziele und andererseits die Involvierung der Organisation notwendig.

Die strategische Ausrichtung sowie die strategischen Ziele der ÖBB wurden im vergangenen Reviewprozess bestätigt – und das trotz teilweise gravierender Veränderungen im Marktumfeld. Die Steigerung der Kapazitäten, die Optimierung der operativen Kosten, die Dekarbonisierung des Mobilitätssystems sowie die Basiswerte Pünktlichkeit und Sicherheit müssen im Fokus der Strategieumsetzung bleiben, um die Wettbewerbsfähigkeit weiter auszubauen.

Seit der Strategieverabschiedung hat sich das Marktumfeld für die Operationalisierung der Strategie verschärft. Besonders hervorzuheben sind dabei die erheblichen Preis- und Kostensteigerungen in den Bereichen Energie, Material, Personal, Zinsen etc. Das beinhaltet volatile Energiemärkte und der synchrone Ausbau erneuerbarer Energien in Europa, die Störungen und Engpässe in strategisch relevanten Lieferketten (Bau, Digitalisierung, Fahrzeuge) sowie die gravierenden Veränderungen am Arbeitskräftemarkt.

Zur Sicherstellung der Zielerreichung wurden dementsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen in den jeweiligen Teilstrategien gesetzt.

Die im Konzern etablierten strategische KPIs (KPI = Key Performance Indicator) dienen dabei der weiteren Operationalisierung der Konzern-, Markt- und Funktionalstrategien und zur kontinuierlichen Nachverfolgung deren Erreichung. Diese KPIs unterstützen die Konzerngesellschaften in den konkreten Beschreibungen der Ziele und verknüpft die Wirkung der relevanten Initiativen (Projekte, Programme etc.) auf die Strategieumsetzung. Dies verstärkt die Ausrichtung der täglichen Arbeit anhand der Strategie.

Ergebnisausblick

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

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

Die Planung für das Budget 2024 und den Mittelfristplan 2025 bis 2029 ist wie bereits im Vorjahr geprägt durch die Aus- und Folgewirkungen der geopolitischen Krisen und dem daraus resultierenden inflationären Umfeld. Nach einem Jahrzehnt des moderaten Wirtschaftswachstums vor dem Hintergrund von Niedrigzinsen und -inflationen im Kontext relativer wirtschaftlicher und geopolitischer Sicherheit haben sich diese Rahmenbedingungen nachhaltig verändert. Der ÖBB-Konzern hält auch in diesem wirtschaftlichen Umfeld an seinen langfristigen Zielen, dem Ausbau und der Verbesserung des Mobilitäts- und Logistikangebots sowie der Eisenbahninfrastruktur unter den Gesichtspunkten Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit, fest. Das Volumen der damit einhergehenden laufenden und zukünftigen Investitionsvorhaben in Verbindung mit den im Vergleich zur Vorjahresplanung höheren Zinsprämien bedeutet eine weitere Erhöhung des Anspannungsgrades in den operativen Ergebnissen.

Das budgetierte EBT des ÖBB-Konzerns für 2024 beträgt rd. 142,7 Mio. EUR und ist damit auf dem Niveau der vorjährigen Mittelfristplanung für das Jahr 2024.

| EBT-Entwicklung in Mio. EUR | 2022 | 2023 | BUD 2024 | MFP 2029 |
|---------------------------------|-------|-------|----------|----------|
| Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr | 158,2 | 109,1 | 126,8 | 399,3 |
| Teilkonzern Rail Cargo Austria | 7,3 | 13,0 | 3,3 | 121,3 |
| Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur | -15,7 | 7,7 | 6,4 | 11,0 |
| ÖBB-Konzern | 193,2 | 111,6 | 142,7 | 542,0 |

D. Immobilienmanagement

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

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio über ihren gesamten Lebenszyklus. Dazu zählen 3.595 Gebäude sowie 1.031 Personenbahnhöfe und Haltestellen. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung. Das beinhaltet auch die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Geschäftsjahr 2023 konnten für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: rd. 72,7 Mio. EUR) erzielt werden.

E. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs und das mit vielfältigen Jobprofilen. Per 31.12.2023 waren konzernweit 43.190 (Vj: 42.603) aktive Mitarbeiter:innen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Das ist ein geringfügiger Anstieg des Personalstands im Vergleich zum Vorjahr. Der ÖBB-Konzern zählt auch zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs. Zum Jahresende 2023 waren 1.851 (Vj: 1.766) Lehrlinge in Ausbildung. Hinzu kommen im Berichtsjahr weitere 191 (Vj: 212) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter:innen lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 44,4 (Vj: rd. 44,9) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 16,1% (Vj: rd. 15,1%).

Die Mitarbeiter:innenstruktur im ÖBB-Konzern GRI 2-7

| Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | | Durchschnitt | |
|---|---------------|---------------|-------------|-----------|---------------|---------------|
| | | | Stichtag | in % | 2023 | 2022 |
| Angestellte | 17.453 | 16.168 | 1.285 | 8% | 16.927 | 15.559 |
| Arbeiter:innen | 12.262 | 11.383 | 879 | 8% | 11.897 | 11.003 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 13.475 | 15.052 | -1.577 | -10% | 14.237 | 15.768 |
| Gesamt aktive Mitarbeiter:innen | 43.190 | 42.603 | 587 | 1% | 43.061 | 42.330 |
| Lehrlinge *) | 1.851 | 1.766 | 85 | 5% | 1.619 | 1.594 |
| Gesamt mit Lehrlingen | 45.041 | 44.369 | 672 | 2% | 44.680 | 43.924 |
| <i>davon Ausland</i> | <i>4.589</i> | <i>4.611</i> | <i>-22</i> | <i>0%</i> | <i>4.601</i> | <i>4.517</i> |

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2023 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 191 Lehrlinge beschäftigt. GRI 2-8

| Anzahl Mitarbeiter:innen FTE | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | | Durchschnitt | |
|---|-----------------|-----------------|--------------|------------|-----------------|-----------------|
| | | | Stichtag | in % | 2023 | 2022 |
| Angestellte | 16.961,3 | 15.737,9 | 1.223,4 | 8% | 16.456,8 | 15.158,5 |
| Arbeiter:innen | 12.071,3 | 11.228,9 | 842,4 | 8% | 11.720,8 | 10.855,1 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 13.055,1 | 14.623,7 | -1.568,6 | -11% | 13.812,3 | 15.333,2 |
| Gesamt aktive Mitarbeiter:innen | 42.087,7 | 41.590,5 | 497,2 | 1% | 41.989,9 | 41.346,8 |
| Lehrlinge *) | 1.851,0 | 1.766,0 | 85,0 | 5% | 1.618,7 | 1.593,9 |
| Gesamt mit Lehrlingen | 43.938,7 | 43.356,5 | 582,2 | 1% | 43.608,6 | 42.940,7 |
| <i>davon Ausland</i> | <i>4.550,0</i> | <i>4.580,6</i> | <i>-30,6</i> | <i>-1%</i> | <i>4.562,6</i> | <i>4.487,2</i> |

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2023 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 191 Lehrlinge beschäftigt. GRI 2-8

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



* vor allem ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2023 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Auf sie entfielen 41% aller Mitarbeiter:innen inkl. Lehrlinge.

Die strategische Ausrichtung

Das strategische HR-Management versteht sich gemeinsam mit dem HR-Management aller Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns als strategischer Sparringpartner für Führungskräfte und Unterstützer:innen in der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmensstrategie. Gleichmaßen ist HR Ansprechpartner für Mitarbeiter:innen während ihrer Employee-Journey in unserem Unternehmen. HR stellt mit seiner Arbeit sicher, dass die richtigen Mitarbeiter:innen, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, in der richtigen Qualifikation im ÖBB-Konzern verfügbar sind. Damit leistet das strategische HR-Management gemeinsam mit allen Teilgesellschaften einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB-Konzerns sowohl bei Mitarbeiter:innen wie auch bei potenziellen Bewerber:innen. Aufgabe und Ziel ist es, sich als attraktiver Arbeitgeber, der Diversität und Vielfalt lebt und fördert, zu positionieren. Entlang der vier strategischen Stoßrichtungen „Effizientes und modernes Personalmanagement“, „Learning und Development“, „Kultur und Diversität“ sowie „Starke Arbeitgebermarke“ bereitet sich HR auf die zukünftigen Herausforderungen vor. Es entwickelt den ÖBB-Konzern zu einem Toparbeitgeber und zum Maßstab für zukunftsgerichtetes HR.

„Effizientes und modernes Personalmanagement“ zielt auf standardisierte, effiziente Prozesse mit klar definierten Verantwortlichkeiten ab, samt einer konzernweiten gesamtheitlichen HR-IT-Systemlandschaft. „Learning und Development“ fokussiert auf eine zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen mit State-of-the-Art-Lernkonzepten und innovativen Methoden sowie Systemen. „Kultur und Diversität“ beinhaltet die Nutzung der Diversitätskompetenz bei der Lösung von Herausforderungen. Gemeint sind damit die Sicherung und Stärkung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit unserer Mitarbeiter:innen sowie die Förderung einer offenen, wertschätzenden und lösungsorientierten Kultur der Zusammenarbeit. „Starke Arbeitgebermarke“ beinhaltet die Gestaltung attraktiver und zeitgemäßer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen (Teilzeit, Jobsharing, Homeoffice etc.) entlang der Lebensphasen einerseits. Andererseits meint „Starke Arbeitgebermarke“ die Positionierung als Arbeitgeber mit vielfältigen Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Jobs mit Sinn und verlässlichem und sicherem Umfeld sowie Platz für Vielfalt.

HR-Organisation

Unter dem Programm „HR 2025“ wurde der Anstoß für einen mehrjährigen Transformationsprozess gegeben. Wesentliche Zielsetzung war die Neuausrichtung von ÖBB HR nach dem Business-Partner:innen-Modell. Nach intensiver Arbeit auf inhaltlicher, prozessualer sowie organisatorischer Ebene konnte 2023 die konzernweite Bündelung von HR-Leistungen erfolgreich abgeschlossen werden. Die Arbeit erfolgte in den Fachbereichen Recruiting und Employer-Branding, Personalentwicklung, Kultur und Führung, Arbeitsfähigkeit und Gesundheit, Inclusion and Diversity sowie Normen und Arbeitsrecht.

HR-IT-Transformation (HR-IT-T)

2023 wurde mit dem Programm HR-IT-Transformation (HR-IT-T) ein mehrjähriges Vorhaben initiiert, um den Weg zu einem modernen, schnellen HR-Management mit effizienten Prozessen und digitalen Lösungen voranzutreiben.

Mit einer völligen Neuausrichtung der HR-IT-Lösungen zum Talentmanagement werden zukunftsweisende, systemgestützte HR-Fähigkeiten implementiert (End-to-End-Lösungen). Themen wie „Sourcing“, „Moderne Lernformen“ oder „Nachfolgeplanung“ wurden in den Konzern geholt und durchgängige Workflows entlang des gesamten Employee-Lifecycles aufgesetzt. Dadurch können papiergestützte Arbeiten abgelöst, Prozesse beschleunigt, eine durchgängige Datenbasis zur Verfügung gestellt und eine vollintegrierte HR-IT-Systemlandschaft bereitgestellt werden.

Durch die Orientierung am Industriestandard, die Verschlinkung von HR-Prozessen und den Fokus auf State-of-the-Art-Lösungen ist die Transformation ein wesentlicher Hebel für ein effizientes Personalmanagement und liefert einen großen Beitrag zur Positionierung als attraktive Arbeitgeberin am Arbeitsmarkt.

Mit Jänner 2023 ist das betriebliche Gesundheitsmanagement im neuen Servicedesign gestartet – als Inhouse-Berater für die Themen „Arbeitsfähigkeit“ und „Gesundheit“. Dem ist ab Juni 2022 eine Bündelung des Themas in der ÖBB-Business Center GmbH vorangegangen. Damit einhergegangen ist die österreichweite Festlegung von regionalen Gesundheitsberater:innen im Rahmen eines One-Face-to-Customer-Prinzips. Damit verfügen alle Führungskräfte des ÖBB-Konzerns im Inland über eine direkte Ansprechperson zu diesen Themen. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Führungskräfte dabei zu unterstützen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter:innen im Rahmen der Fürsorgepflicht zu fördern und sicherzustellen. Eine Fokussierung liegt hierbei auf verhältnisorientierten Maßnahmen, um Mensch, Technik und Organisation, insbesondere in einem dynamischen Arbeitsumfeld, in Einklang zu bringen. Die fachliche Beratung erfolgt über ein multiprofessionelles Team aus den Bereichen Arbeitsmedizin, Psychologie, Ergonomie, Gesundheitsförderung und Data-Science. Die gesetzten Maßnahmen und Erfolge werden in einem aktiven Portfoliomanagement verortet.

HR-European-and-Labour-Relations

2023 kam es im Sektoralen Sozialen Dialog Eisenbahn zum Abschluss eines neuen zweijährigen Arbeitsprogrammes. Dieses wurde zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) für die Arbeitgeber:innen sowie der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) für die Arbeitnehmer:innen abgeschlossen. Im Fokus stehen unter anderem die weitere Bearbeitung und Implementierung von Aktivitäten rund um die gemeinsame Erklärung zur Anhebung des Frauenanteils, Women in Rail, sowie die „Train Driver Directive“.

STAFFER bietet den Rahmen für einen europaweiten „Blueprint“. STAFFER ist ein Projekt im Rahmen der EU-Finanzierung von „Sector Skill Alliances“ 2020. Es ist mit rd. 4,0 Mio. EUR eines der größten von der Europäischen Kommission finanzierten Projekte für Qualifikationsallianzen. Es umfasst 31 Vollpartnern und 14 assoziierte Partner aus 13 Ländern. Grundsätzliches Ziel des Projekts ist es, für den gesamten Eisenbahnsektor geeignete Ausbildungs- und Schulungswege sowie Lehrpläne zu entwickeln und zu validieren. Das soll die Beschäftigungsfähigkeit und die Karrierechancen in diesem Sektor effektiv erhöhen. Ausgangspunkt dafür ist die Ermittlung des aktuellen und zukünftigen Qualifikations- und Kompetenzbedarfs. Dementsprechend werden europaweite Mobilitätsprogramme und arbeitsbasierte Praktika für Student:innen, Auszubildende und Mitarbeitende durchgeführt. Das Projekt wurde am 01.11.2020 gestartet und hat eine Laufzeit von 48 Monaten (bis 31.10.2024). Aktuell gilt es, zum einen die geeigneten Maßnahmen aus den Evaluierungen abzuleiten und zum anderen in Kooperationen konkrete Lehr- und Bildungsangebote passend zu den identifizierten Berufsprofilen zu schaffen.

Gleichstellungs- / Diversity-Management im ÖBB-Konzern

Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut, ist Anlaufstelle und sorgt für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen. GRI 2-26

2023 wurde der Anwendungsbereich der ÖBB Gleichbehandlungspolicy, die seit 2011 im ÖBB-Konzern Inland gilt, auch auf die ÖBB Auslandsgesellschaften mit mehr als 100 Mitarbeiter:innen erweitert. Seit 2022 werden alle ÖBB Lehrlinge im ersten Lehrjahr in Gleichbehandlung sensibilisiert und mit dem internen System zur Sicherstellung der Gleichbehandlung im ÖBB-Konzern vertraut gemacht. Zudem finden seit 2023 für die ÖBB Lehrlinge Workshops mit externen Expertensystemen wie „StoP“ und „White Ribbon“ statt. Die Zusammenarbeit mit den Jugendvertrauenspersonen wurde intensiviert. 2023 wurde zudem eine Qualifizierungs- bzw. Bildungsinitiative für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen gestartet mit den Schwerpunkten in der Kompetenzentwicklung: „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen“, „Diversity & Inclusive Leadership“ sowie „sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“.

Unternehmen, die Vielfalt fördern, sind interessante Arbeitgeber. Unternehmen, die Vielfalt fördern, bringen vielfältige Kompetenzen in ihre Teams, von denen auch die Kund:innen, in dem Fall die Reisenden, profitieren. Um diese Ziele sowohl innerhalb des Konzerns als auch auf dem Markt zu erreichen, haben wir 2023 eine eigene ÖBB Diversity-Strategie verabschiedet, die für den Gesamtkonzern gilt. Für die konsequente Arbeit an der Vielfalt wurde der ÖBB-Konzern mehrfach ausgezeichnet: 2017 mit dem „Merit Award“, 2019 mit dem „Diversity Award“, 2020 mit dem Gütesiegel „equalitA“, 2021 mit dem „SHEconomy Minerva Award“ für das Cross-Mentoring-Programm, 2022 mit der Auszeichnung „Diversity Leader“ (Financial Times). 2023 verbesserte sich der ÖBB-Konzern im europaweiten Benchmark als Diversity-Leader vom Platz 447 auf Platz 116 und belegte in Österreich hinter Dynatrace Austria GmbH und der Erste Bank Group Platz drei.

Erhöhung der Vielfalt

Es ist ein strategisches Diversity-Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern zu erhöhen. Um dieses Ziel konsequent und nachhaltig voranzutreiben, wurde der Frauen-Karriere-Index (FKI) erhoben. Im Anschluss an die Tiefenexploration wurde mit Interviews ein Maßnahmenkatalog für die Teilgesellschaften erstellt. Im nächsten Schritt wurde die Vorbereitung zur Umsetzung und zum Monitoring vorangetrieben. 2023 erfolgte eine neuerliche Indexierung. Der ÖBB-Konzern Inland konnte sich in allen Indexbereichen verbessern und liegt mit dem Gesamtindex von 80 Punkten im Benchmark mit anderen FKI-indexierten Unternehmen weit über dem Durchschnitt.

Darüber hinaus tragen eine Vielzahl an Programmen zum Empowerment bei: Dazu zählen diverse Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS, ÖIF und verschiedenen NPOs) oder Qualifizierungsangebote (z. B. Online-Training: „Stärke deinen Auftritt! Auftreten und Verhandlungssicherheit im MAG“). Auch bestehende Programme zur Laufbahnentwicklung in digitalisierter Form, aber auch das Coaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen dienen dieser Aufgabe.

Weitere Leuchtturmprojekte: „SHE goes DIGITAL“, Kooperation mit dem Österreichischen Integrationsfonds (Projekt: „Kompass – 100 Frauen, 100 Chancen“) und Kampagne „Du bist unser Potenzial“

SHE goes DIGITAL: Auch die ÖBB tragen ihren Teil dazu bei, dass digitale Berufe für Mädchen und Frauen attraktiver werden. Berührungspunkte werden abgebaut und es wird gezeigt, dass die Digitalisierung bereits in all unseren Berufsfeldern (einerlei ob in operativen Bereichen oder im Verwaltungsbereich) angekommen und allgegenwärtig ist. Mit dem Projekt „SHE goes DIGITAL“ wurden im Jahr 2022 Mädchen, Wiedereinsteigerinnen und Frauen 50+ dazu eingeladen, die Chancen der Digitalisierung zu entdecken. Sie erkundeten die Unternehmenswelt der ÖBB und erhielten einen praxisnahen Einblick in das umfangreiche Themengebiet der Digitalisierung. Das Projekt wurde von Doris Schmidauer, Marlies Lenglachner und Dorothee Ritz initiiert. Viele Unternehmen – wie z. B. A1, ASFINAG, Coca Cola, BRZ nehmen an dieser Initiative teil. 2023 wurden die Vorbereitungen für den Event „SHE goes DIGITAL 2024“ gesetzt.

Kooperation mit ÖIF: Um die vielfältigen Karrierewege und Jobmöglichkeiten auch Zuwanderinnen näher zu bringen, kooperieren die ÖBB auch mit dem Österreichischen Integrationsfonds im Rahmen des Projekts „Kompass – Karrierewege für Zuwanderinnen“. Im Zuge des Projekts wurden relevante Einblicke zu den vielfältigen Jobmöglichkeiten im ÖBB-Konzern gegeben und Informationen geteilt. Die gute Zusammenarbeit wurde 2023 fortgesetzt.

„Du bist unser Potenzial“ ist eine interne Sensibilisierungsinitiative, um die Sichtbarkeit von Mitarbeiter:innen mit sichtbaren und unsichtbaren Behinderungen wie auch chronischen Erkrankungen zu erhöhen und zugleich auch die Awareness bei den Führungskräften und Mitarbeiter:innen. Mit dieser Initiative soll die Partizipation erleichtert und sollen Barrieren abgebaut werden. Ziel der Kampagne ist zudem die Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen (Behinderungsgrad von $\geq 50\%$) von 2,7% (ÖBB-Inland) auf 4,0% wie in der ÖBB Diversity-Charta 2026 festgelegt. Zudem zielt die Kampagne auf eine höhere Mitarbeiter:innenzufriedenheit ab. Denn es soll erleichtert werden, offen über Behinderungen und chronische Erkrankungen zu sprechen und ein barrierearmes Arbeitsumfeld zu schaffen. Die Kommunikation erfolgt über Newsbeiträge, Postings auf Viva Engage, Screens und Veranstaltungen. Zudem wurde im Rahmen der Kampagne ein neues Netzwerk für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen aufgebaut. Das neue Diversity-Council, das sich aus Mitarbeiter:innen in den Regionen zusammensetzt, gewährleistet das Knowledge-Sharing in der Fläche.

Der Gesamtanteil der Frauen im ÖBB-Konzern hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 1,0% erhöht und liegt nun bei 16,1%. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,4% gestiegen und liegt aktuell bei 18,9% (exkl. Stiftungslehrlinge). 45,8% (59,4% ohne Belegschaftsvertreter:innen) der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 1,1% von 18,0% im Vorjahr auf 19,1%. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie lag der Frauenanteil im Jahr 2023 bei 42,0%.

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist gute Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichbehandlungspolicy. Sie sieht unter anderem konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Privat vor. Dazu zählen etwa die österreichweite Kinderbetreuung in den Ferien sowie an Fenster- und Landesfeiertagen oder betriebsnahe Kindergärten. Weitere Maßnahmen sind Nannies4ÖBB-Kids sowie der RailMap*Vereinbarkeit Beruf und Privat, ein Informationsportal zu Karenz, Pflege und Vereinbarkeitsangeboten der ÖBB. Darüber hinaus unterstützt die digitale Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung „Alles Clara“ die ÖBB Mitarbeiter:innen bei der Pflege von nahen Angehörigen. 2023 wurde eine konzernweite Vereinbarkeitsstrategie – mit Schwerpunkt auf Kinderbetreuung in der Fläche – verabschiedet. Auch wurden die regionalen Angebote bei der österreichweiten Kinderbetreuung in den Ferien sowie an Fenster- und Landesfeiertagen erweitert.

Programm Mitarbeiter:innen mit Behinderungen (Disability-Management)

Ein weiteres strategisches Ziel ist die kontinuierliche Erhöhung der Anzahl an Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung. Die Implementierung eines Disability-Managements in der ÖBB-Holding AG markierte einen grundlegenden Schritt zur erfolgreichen Umsetzung des Programms „Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“. Damit gehen Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation einher. Im ÖBB-Konzern zählen derzeit 662 Mitarbeiter:innen mit gesundheitsbedingten Einschränkungen zu ihrem Team, deren Grad der Behinderung bei über 50% liegt. Den Kolleg:innen stehen ein:e Spezialist:in für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie die Konzernbehindertenvertrauenspersonen persönlich zur Seite. Der praxisbezogene Wissenstransfer erfolgt seit 2022 mittels Webinaren zu Themen wie Barrierefreies Recruiting, Inklusionsmanagement und barrierefreie Kommunikation. Das E-Learning „Disability-Management“ stellt eine Mindestqualifizierung bei Führungskräften und Mitarbeiter:innen sicher. Zudem wurden 2023 weitere Qualifizierungsangebote in den ÖBB Bildungskatalog aufgenommen.

Die in der Charta der Inklusion festgelegten weiteren Schritte wurden umgesetzt. Am 03.12.2021 wurde der Aktionsplan 2026 präsentiert und mit ihm die Umsetzung von Maßnahmen zur Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen im Konzern Inland fixiert. Zu den grundlegenden Maßnahmen zählen die Checkliste „Inklusiver Arbeitsplatz“ zur Evaluierung der barrierefreien und diversitätssensiblen Arbeitsplätze sowie die Kooperation mit der myability-jobbörse. Diese Maßnahmen sollen helfen, dass sich möglichst viele Menschen mit begünstigter Behinderung für geeignete Jobs bewerben. 2022 / 2023 wurden Begehungen in ausgewählten Bahnbistros und am Standort Lassallestraße durchgeführt, digital erfasst und Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit am Arbeitsplatz abgeleitet. Ebenfalls 2023 wurde eine Kooperation mit Spezialist:innen eingegangen, um Menschen im neurodivergenten Spektrum für den ÖBB-Konzern zu gewinnen und während der Einarbeitungszeit gut zu begleiten. Zudem wurde mit „NEBA“ (Netzwerk Berufliche Assistenz) ein weiterer Kooperationspartner gefunden, um Menschen mit Behinderungen für die ÖBB anzuwerben und Beratung im Themenbereich zu bekommen.

Interkulturelle Kompetenz

Die ÖBB stehen vor einem Generationenwandel im Unternehmen und auch Österreich befindet sich inmitten einer soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung. In diesem Kontext ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Trainings zum Thema interkulturelle Zusammenarbeit, Kooperationen wie z. B. mit der Volkshilfe, dem Österreichischen Integrationsfonds, aber auch interne Diskussionsveranstaltungen zur kulturellen Vielfalt im Konzern. Besonders erwähnenswert ist auch die Lehrausbildung von geflüchteten unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus. Diese Initiative wird bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 und seit 2016 auch mit Unterstützung des AMS vorangetrieben. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

Auch im Zuge des Internationalen Tages gegen Rassismus wurde die interkulturelle Kompetenz anhand eines Workshops mit den Jugendvertrauenspersonen zum Thema „Antirassismus und Zivilcourage“ thematisiert. Hierbei ging es darum den Jugendvertrauensräten und Lehrlingen Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie ihre Stimme gegen Rassismus erheben.

Aktives Community-Building

Mitarbeiter:innen und Reisende aus unterschiedlichen Kulturen sind für die ÖBB eine große Bereicherung. Die Auseinandersetzung unter den Reisenden und mit dem Personal der ÖBB sind die Motivation das Programm „Sicher & Respektvoll – Gemeinsam unterwegs“ zu starten. Mit diesem Programm tritt man mit Gatekeeper:innen in den einzelnen Communities in Austausch und fördert den Dialog. Im Jahr 2023 lag der Fokus auf „Black Community“.

Beteiligt sind über 3.700 Kolleg:innen aus 95 Ländern, die im ÖBB-Konzern arbeiten – Tendenz steigend. Diese Vielfalt an Kulturen und Sprachen soll aktiv genutzt werden. Die Sprachlernbörse ermöglicht es, Sprachlernpartner:innen zu finden und mit diesen in der Freizeit selbstständig einen kostenfreien Sprachtausch (Tandem) zu organisieren.

Performancemanagement – Führungskompetenz

Führungsverhalten und Führungskultur sind mehr denn je entscheidende Parameter, um die ÖBB weiterzuentwickeln und den gemeinsamen Erfolg zu sichern. Führungsarbeit in den ÖBB orientiert sich an den ÖBB Werten, aber vor allem an den ÖBB Führungsgrundsätzen. Diese sind die Leitplanken der Führungsarbeit und geben Orientierung, damit Führung konzernweit im Einklang gelebt wird. Im folgenden Abschnitt möchten wir die wichtigsten Instrumente und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung der Führungskompetenz erläutern.

Gemessen wird die Führungsarbeit anhand eines Leadership-Assessments in Form eines 360°-Führungsfeedbacks. Zuletzt erhielten 2021 alle teilnehmenden Führungskräfte mit diesem Instrument eine Rückmeldung zum eigenen Führungsverhalten. Das Feedback wurde aus einem Rundumblick erarbeitet und in Form eines Ergebnisberichts zusammengefasst. Jede Führungskraft bekam das Angebot eines Coachings bzw. eine Ergebnisinterpretation mit einem Coach.

Im Anschluss an das 360°-Führungsfeedback wurden 2022 Entwicklungskonferenzen in allen Organisationseinheiten und Berichtsebenen durchgeführt. Am 07.03.2023 fand die erste ÖBB-weite Top-Entwicklungskonferenz statt. Teilnehmer:innen dieser Top-Entwicklungskonferenz waren CEO Andreas Matthä, Leiterin Strategisches HR-Management Martina Hacker sowie die Personalvorstandsmitglieder und Personalleiter:innen der Teilkonzerngesellschaften. Jede Teilkonzerngesellschaft präsentierte jene Führungskräfte, die als herausragende Talente, starke Talente mit Potenzial bzw. zukünftige Talente in den Assessments identifiziert worden waren.

Ziele der TOP- Entwicklungskonferenz waren:

- Konzernweite Transparenz über herausragende Führungstalente
- Sichtbarmachen von Talenten in der ÖBB in Form eines Talentepools
- Förderung der Personen durch gezielte PE-Maßnahmen (Potenzialanalyse, Coaching, Job-Rotation)

Die Gesamtauswertung aus den Leadership-Assessments sowie die Bedarfserhebung in allen Teilkonzerngesellschaften war die Basis für die Konzeption eines umfangreichen Führungsentwicklungsprogramms für die ÖBB. In der zweiten Jahreshälfte erfolgte die Ausschreibung von 26 Führungskräfte-Trainingsthemen durch das ÖBB-Business Competence Center. Das Programm beinhaltet gleichermaßen passende Weiterbildungsangebote für erfahrene wie für neue Führungskräfte. Es verfolgt generell das Ziel, dass die Teilnehmer:innen mehr Handlungssicherheit gewinnen, ihr Führungsverhalten weiterentwickeln und den Herausforderungen der neuen Arbeitswelt gewachsen sind. Der Programmstart ist für 2024 geplant.

Die im Herbst 2022 gestarteten Führungsimpulse wurden 2023 weitergeführt und stellen aufgrund der sehr positiven Rückmeldungen weiterhin einen wesentlichen Eckpfeiler der ÖBB Führungskräfteentwicklung dar.

Alle Angebote werden konzernweit und konzernübergreifend durchgeführt.

Mit dieser Initiative wird ein gemeinsamer Beitrag zur Führungskultur und -entwicklung gesetzt, denn die Erweiterung und Sicherung der Wirksamkeit der Führungskräfte sind mehr denn je entscheidende Parameter für den gemeinsamen Erfolg.

Im Rahmen des Programms „HR-IT-Transformation“ ist die Einführung eines umfassenden Performancemanagement-Systems geplant. Es soll die Unternehmensziele kaskadieren, den Zielstatus und Zielfortschritt verfolgen, Mitarbeiter:innen-gespräche digital unterstützen und Feedback einholen. Weiters ist die Einführung eines Systems zur strukturierten Nachfolgeplanung und zur Sichtbarmachung und Förderung von Talenten vorgesehen.

Der IT-Integration vorgelagert ist die inhaltliche Erarbeitung einer Prozesslandschaft zu Nachfolgeplanung, Talentmanagement und Performancemanagement, das einen wesentlichen Teil des Projekts darstellt.

Einen weiteren Meilenstein im Jahr 2023 war die konzernweite ÖBB Mitarbeiter:innenbefragung, die im Schnitt alle zwei Jahre in Kooperation mit IFES durchgeführt wird. Die Mitarbeiter:innenbefragung gibt der Unternehmensleitung und den Führungskräften wertvolles Feedback über die Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen, über die Arbeitszufriedenheit und über die Auswirkungen der Arbeitsbelastungen. Sie ist daher ein unerlässliches Element für die Verbesserung der Führungsqualität und für die Mitarbeiter:innenbindung und somit ein wichtiges Element für den Erfolg des Unternehmens.

Vom 02. bis 22.10.2023 wurden alle Mitarbeiter:innen und Lehrlinge im ÖBB Konzern eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. 63% nahmen im Jahr 2023 die Einladung an – so viele wie nie zuvor.

Die Antworten auf die Fragen werden zu drei wichtigen Themen zusammengefasst:

Identifikation

Die ÖBB wollen sich als attraktiver Arbeitgeber positionieren – für den man gerne arbeitet und mit dessen Werten, Handeln und Tun sich alle Mitarbeiter:innen identifizieren.

Arbeitszufriedenheit

Ohne zufriedene Mitarbeiter:innen gibt es kein erfolgreiches Unternehmen. Nach wie vor ist es oberstes Ziel, die Zufriedenheit bei der Arbeit langfristig und nachhaltig zu steigern sowie Schwachstellen durch gezielte Verbesserungsmaßnahmen zu beseitigen.

Arbeitsfähigkeit

Ziel ist es, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit sowie die Leistungsfähigkeit und Produktivität der Mitarbeiter:innen im täglichen Arbeitsprozess positiv zu beeinflussen. Dazu ist es notwendig zu messen, wie stark sich Ressourcen und Belastungen auf das Arbeitsvermögen der Mitarbeiter:innen auswirken.

Die Ergebnisse aus den jeweiligen Bereichen unterstützen die ÖBB dabei, Maßnahmen zu entwickeln, um Ergebnisse verbessern oder auf einem hohen Niveau halten zu können.

Personalentwicklung und Generationenwandel im ÖBB-Konzern

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, stellen auch die Themenbereiche Personalentwicklung und Generationenwandel einen wichtigen Baustein für den ÖBB-Konzern dar. Nähere Informationen sind im Nachhaltigkeitsbericht in den Kapiteln G.15 Generationenwandel und G.17 Aus- und Weiterbildung zu finden.

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 quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind fortgeschriebene Bewertungen, Erfahrungswerte oder neu gewonnene Erkenntnisse.

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 jeweils 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 Unternehmenseinheit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar ist und gleichzeitig mit einer erwarteten Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts einhergehen.

Ukrainekrise

Angesichts der geopolitischen Entwicklungen in der Ukraine wurde im ÖBB-Konzern im Berichtszeitraum im Rahmen der regulären Risikoinventur verstärktes Augenmerk auf mögliche Einflussfaktoren durch den bestehenden Konflikt gelegt. Konzernweite (technische, personelle und prozessuale) Maßnahmen zur Vermeidung von Sanktionsverstößen wurden gesetzt und überwacht. Dem Aufsichtsrat wurde über Risiken sowie die eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Risikoberichterstattung berichtet.

Die für die ÖBB relevanten Ungewissheiten und Auswirkungen aus dieser Situation lassen sich analog zum allgemeinen Risikoinventar den bestehenden Risikokategorien zuordnen.

Prozess Chancen- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Die eingesetzte Software wurde 2023 durch eine umfangreiche Markterkundung auf Funktionalität und Aktualität hin überprüft und in Folge auf den neuesten technischen Stand gebracht.

Einzelrisiken und -chancen werden neben der Beurteilung durch die Fachexpert:innen auch in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform geprüft. In der Folge werden Berichte an die Leitungsgremien erstellt, die die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbilden. Auf dieser Grundlage werden den Aufsichtsräten sowie den eingesetzten Prüfungsausschüssen der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt.

Für das Jahr 2024 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Die potenziellen Folgen von möglichen Pandemien sind konzernübergreifend als Risiken in Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung von Ergebnissen und Liquidität berücksichtigt. Dabei wirken die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Umgang mit der COVID-19-Pandemie mit ein.

Das Programm „Nordstern“ ist weiterhin in Umsetzung und bildet – aufbauend auf den Vorjahren – einen wesentlichen Faktor in der zukunftssicheren Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Dieses Transformationsprogramm wurde unter Einbindung aller Konzerngesellschaften erarbeitet. Es soll das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken in den kommenden Jahren vorbereiten, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel ergeben werden. Definierte Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts finden in der Budget- und Mittelfristplanung Berücksichtigung. Es wird ein regelmäßiges Monitoring dieser strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Auch auf die Themen „Wissenstransfer“ und „Nachfolgemangement“ wird verstärktes Augenmerk gelegt, wobei der Generationenwechsel zeitgleich als Chance wirkt, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen sowohl durch Unsicherheiten in Bezug auf die Konjunkturentwicklung und damit einhergehenden geringeren Zahlen an Reisenden und Transportmengen sowie durch den steigenden Wettbewerb. Die in der Beschaffung schlagend werdenden Bezugsrisiken aufgrund von Preissteigerungen wirken sich auch auf die Absatzbereich durch fehlende Abgeltung auf Kund:innenseite aus. Preis- und Mengenrisiken im Portfolio tragen dieser Entwicklung Rechnung. Zur Minderung tragen die Beobachtung und Analyse des Kund:innenverhaltens sowie gezielte Anpassung des Angebots und entsprechende Verhandlungen in Hinblick auf die Leistungskompensation bei. Sowohl durch die Erweiterung des Unternehmensportfolios als auch durch entsprechende Neuangebote werden die Chancen erhöht, neue Märkte und Kunden:innen hinzuzugewinnen oder das Marktpotenzial bestehender Kund:innengruppen weiter auszuschöpfen. Risiken aus der Abhängigkeit von einzelnen Großkunden wird durch verstärkte Kund:innenbindung und Beobachtung der Marktlage der Kund:innen entgegengewirkt.

Personal, Führung und Organisation

Die Ansteckung von Mitarbeiter:innen mit einem pandemisch wirkenden Virus kann – analog zur COVID-19-Situation – zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken gegebenenfalls die bereits erarbeiteten verhaltensbezogenen und organisatorischen Maßnahmen sowie vorbeugende Gesundheitsmaßnahmen.

Im Personalbereich besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Effizienzsteigerungen, entsprechendes Recruiting und ausreichender Wissenstransfer zusätzlicher Personalmehraufwand entsteht. Risikominimierend wirkt ein umfassendes Monitoring.

Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung der Inflation führten im Berichtsjahr verstärkt zu Risiken in Bezug auf geplante Gehaltsvalorisierungen, da es jährlich zu planabweichenden Gehaltsabschlüssen kommen kann. Um diesem Risiko zu begegnen, werden diverse Kompensationsmaßnahmen entwickelt. So kann bei Schlagendwerden dieses Risikos entsprechend reagiert werden und die Ergebniseffekte bleiben gering.

Recht und Haftung

Der „Code of Conduct“ enthält und regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Durch diesen Kodex wird unter anderem das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert.

Das bestehende Compliance-Team arbeitet vor allem in diesem Risikofeld als ein wesentlicher Teil des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Das dient in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben zu erhöhten Systemkosten führen. Das gilt sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen verfolgt und auf mögliche Auswirkungen hin untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz kann ein Unternehmen für gerichtlich straffbare Taten seiner Mitarbeiter:innen oder Entscheidungsträger:innen verantwortlich gemacht und bestraft werden. 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 der Risikominimierung.

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

Einkauf und Beschaffung

Einkaufsseitig bestehen Risiken, die sich – neben anderen Bezugsrisiken – unmittelbar oder mittelbar als Folgen der Ukraine Krise ergeben, in Form von Teuerungen bei Energie, Rohstoffen und Komponenten. Die Beobachtung und Analyse der Märkte und daraus abgeleitete punktuelle Beschaffungs- und Vertriebsentscheidungen in Kombination mit entsprechenden Vertragsgestaltungen ermöglichen eine Minderung der Risikolage. Begleitend zur Preisthematik können sich Lieferverzögerungen ergeben, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern werden diese Risiken gemindert.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen sowie rechtliche Konsequenzen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern und die Geschäftstätigkeit im Sinne der Kund:innen sicherzustellen, werden laufend eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt. Der Fokus liegt dabei neben der Verfügbarkeit auch auf der Sicherstellung der weiteren Schutzziele der Informationssicherheit: Vertraulichkeit und Integrität. 2023 wurde eine umfassende Informationssicherheitsstrategie mit klar definierten Fokuspunkten und Prinzipien verabschiedet. An der Umsetzung wird nun, strukturiert und von einem Managementsystem unterstützt, intensiv und übergreifend gearbeitet. Dies erfolgt einerseits im Regelbetrieb, aber auch im Rahmen von Programmen und Projekten. So wird beispielsweise ein Projekt zur Erarbeitung übergreifender, zielgerichteter und adäquater Awarenessmaßnahmen finalisiert. Ebenso wurde ein übergreifendes Projekt zur Vorbereitung auf die neue Rechtslage hinsichtlich NIS-2 gestartet. Mit der starken öffentlichen Resonanz zu generativer künstlicher Intelligenz (KI) wurde auch dieses Thema innerhalb der ÖBB aufgegriffen. So wurden einerseits Awarenessmaßnahmen hinsichtlich der Verwendung generativer KI gesetzt und andererseits mit der Etablierung einer entsprechenden Governance begonnen. Diese ist angelehnt an den verfügbaren Entwurf der KI-Verordnung der Europäischen Union. Die beispielhaft erwähnten Maßnahmen und Initiativen zeigen einen Teil des breiten Spektrums, in dem strategische und operative Maßnahmen gesetzt und Informationssicherheit systematisch gesteuert wird.

Töchter und Beteiligungen

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

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreissrisiken 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.

Die im ÖBB-Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte und Rohstoffswaps) mit einem Nominale von rd. 466,7 Mio. EUR (Vj: rd. 468,2 Mio. EUR).

In 2023 wurden Rohstoffswaps für die Lieferjahre 2024 und 2025 mit einem Nominale von rd. 26,6 Mio. EUR abgeschlossen.

In 2023 wurden Währungsswaps mit einem Nominale von rd. 4,8 Mio. EUR abgeschlossen.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner finanziellen Verbindlichkeiten haben könnte, die sich aus den eingegangenen Verpflichtungen ergeben. Diese können durch Zahlung oder Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Eine konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften ist eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine hinreichende Diversifizierung der Kreditgeber.

Zinsänderungsrisiko

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente für das Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Von 2019 bis Mitte 2022 wurden keine neuen Derivate eingesetzt. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Mitte 2022 wurden im Rahmen einer variablen Finanzierung drei fixe Zinsswaps mit einem Nominale von rd. 196,0 Mio. EUR abgeschlossen. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur eine Gesellschaft in der Tschechischen Republik hat anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente für das Management von Währungsrisiken (Währungsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Kontrahentenrisiko

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

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den ÖBB Finanzpartnern noch im Zusammenhang mit beendeten Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment-Undertaking-Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen. Sie dienen dazu Leasingraten während der Laufzeit und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Das Cross-Border-Leasing-Management beschäftigt sich mit der Gestionierung, der Abwicklung, dem Risikomanagement sowie der wirtschaftlichen Beendigung bestehender Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Ziel des Cross-Border-Leasing-Managements ist es, insbesondere alle Rechte und Pflichten aus den Transaktionen zu überwachen. Dazu zählen die Sicherstellung der vertragsmäßigen Abwicklung, die Vermeidung von Risiken sowie die Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit des gesamten Portfolios.

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

Rohstoffrisiko

Strom

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

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

Für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind. Die Preisabsicherung erfolgt über den Abschluss von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen von Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Preisabsicherung dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, die als Basis der Preiskalkulation notwendig ist. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 29.4. zum Konzernabschluss.

Diesel

Entsprechende Dieselvolumen kommen im ÖBB-Konzern grundsätzlich bei zwei Gesellschaften zur Anwendung: bei der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft und bei der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH.

Die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Zusätzlich gibt es für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft die Möglichkeit, extern zu tanken. Hierfür liegen Rahmenverträge für Tankkarten mit verschiedenen Anbietern vor. Die Konditionen sind im jeweiligen Vertrag zwischen den Anbietern und der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft geregelt. Die Rabatte sind je nach Lieferanten verschieden.

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

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 24.563 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2024 und 12.173 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2025 genehmigt und durchgeführt. Die genannten 24.563 metrischen Tonnen entsprechen 70% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2024. Die genannten 12.173 metrischen Tonnen entsprechen 35% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2025.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Der Rohstoff Diesel stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar. Preisschwankungen wirken sich auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und des ÖBB-Konzerns auswirken.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 15.647 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2024 genehmigt und 7.303 metrische Tonnen Diesel für das Lieferjahr 2025 genehmigt und durchgeführt. Die genannten 15.647 metrischen Tonnen entsprechen 60% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2024. Die genannten 7.303 metrischen Tonnen entsprechen 30% des jährlichen Treibstoffbedarfs 2025.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft sowie die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen. Messlatte für den Erfolg der Absicherungsaktivitäten beim Rohstoff Diesel ist der jeweilige Budgetkurs und nicht, eine möglichst hohe Kompensation des Einkaufspreises auf Monatsebene zu erreichen.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt. Das heißt, sie kommen nur im Zusammenhang mit korrespondierenden Grundgeschäften aus der originären unternehmerischen Tätigkeit zur Anwendung und wenn die derivativen Finanzinstrumente ein dem Sicherungsgeschäft gegenläufiges Risikoprofil mit möglichst hoher Korrelation aufweisen. Maßnahmen mit spekulativem Charakter sind nicht zulässig.

Internes Kontrollsystem

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

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses werden in Abständen Projekte unter externer Begleitung zur Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern aufgesetzt. Die angedachten Maßnahmen werden auf die Angemessenheit im Sinne gesetzlicher Vorgaben geprüft. In Folge werden bei den notwendigen inhaltlichen Aspekten Weiterentwicklungsschritte gesetzt.

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.

Kontrollumfeld

Das IKS im ÖBB-Konzern ist ein wesentlicher Bestandteil der unternehmensweiten Risikosteuerung. Durch die systematische Steuerung prozessbezogener Risiken trägt es unterstützend zur Erreichung der Gesellschaftsziele bei. 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.

Das IKS 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 und bietet dem Management eine geeignete Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

Für die Risikoidentifikation ist ein nach Kategorien gegliedertes Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert. Sollte ein Schlüsselrisiko vorliegen ist dieses von der jeweiligen Konzerngesellschaft direkt und verpflichtend durch adäquate Kontrollen zu adressieren.

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Die Interne Revision kontrolliert das Vorhandensein eines wirksamen IKS in den Konzerngesellschaften. Sie prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Die Ergebnisse werden in Form eines Tätigkeitsberichts dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert. Sie agiert in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei und wird von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne unterstützt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliancefähigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen. GRI 2-26

Information und Kommunikation

Unabhängig von der konzernweit wirkenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern der dezentralen Konzernstruktur entsprechend ein angemessenes, wirksames IKS nach. Die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgen somit eigenverantwortlich ebendort.

Ein konzernweit gültiger Mindeststandard zur Umsetzung des IKS ist veröffentlicht. Er wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation. Dabei werden die innerprozessual identifizierten Risikofelder mit den vorgesehenen mitigierenden Schlüsselkontrollen sowie den zugehörigen Testschritten erfasst. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten und nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie an die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

Überwachung

Es erfolgen laufende Testungen der definierten Kontrollschritte sowie punktuelle Überprüfungen durch die Konzernrevision. Ergänzend ist die Prüfung des IKS im Rechnungslegungsprozess 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.

Rechnungslegung

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

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt. Dafür werden die betreffenden Abläufe seit 2005 laufend in eine konzernweit tätige Einheit für Accounting-Services innerhalb der ÖBB-Business Competence Center GmbH übergeführt.

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei wenigen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Die Datenübertragung erfolgt weitgehend automatisiert im SAP S / 4HANA-Konzernsystem. Ebenso die Anlieferung der Daten an die ÖBB-Holding AG zur zentralen Verarbeitung im Konsolidierungssystem SAP SEM-BCS.

Grundlage der Konzernrechnungslegung bildet ein IFRS-Konzernhandbuch, herausgegeben und regelmäßig aktualisiert von der Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG. Damit werden wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert. Die Mitarbeiter:innen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Alle Tochterunternehmen liefern für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn- und Verlust-Rechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Diese werden von lokalen Wirtschaftsprüfer:innen unter Beachtung der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) und der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe geprüft. Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ bestätigt. Deren Einlangen ist die Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

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

Chancen und Risiko nichtfinanzielle Erklärung

Chancen und Risiken mit dem Schwerpunkt Nachhaltigkeit werden im Kapitel H. dargestellt.

G. Nachhaltigkeitsbericht GRI 3-3

Nachhaltigkeitsberichterstattung GRI 2-3, 2-14

Der ÖBB-Konzern publiziert seit 2006 Nachhaltigkeitsberichte. Mit diesen Publikationen geben die ÖBB transparent und regelmäßig Auskunft über die konzernweite Nachhaltigkeitsperformance. Der vorliegende konsolidierte Bericht ist nun bereits der 15. und der zweite integrierte Nachhaltigkeitsbericht des ÖBB-Konzerns, der im Lageberichtsteil des Geschäftsberichts der ÖBB-Holding AG veröffentlicht wird. Der Aufbau des Nachhaltigkeitsberichts orientiert sich an den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und gibt einen Einblick in die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Jahres 2023. Die enthaltenen Kennzahlen zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen sind grundsätzlich für das Jahr 2023 und zur besseren Vergleichbarkeit auch für das Vorjahr angeführt.

Bei der Erstellung des freiwilligen Nachhaltigkeitsberichts wurden sämtliche für den ÖBB-Konzern relevanten Sachverhalte auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) berücksichtigt. Die Berichterstattung erfolgt in Anlehnung an die GRI-Universal-Standards (Global Reporting Initiative) sowie die Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020 / 852). Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht wurde von den Vorständen der ÖBB-Holding AG freigegeben und wurde in seiner finalen Version dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG vorgelegt.

Neben den bereits erwähnten Standards und rechtlichen Regelwerken wird seit 2021 auch zu den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) berichtet. Die Informationen zur TCFD, sowie der GRI-Inhalts-Index mit den erfüllten GRI-Standards werden ab Seite 163 dargestellt.

Für einen besseren Informationsüberblick werden die jeweiligen GRI-Standards direkt bei den betreffenden Textpassagen angeführt. Die Dokumentation umfasst grundsätzlich den gesamten ÖBB-Konzern (ÖBB-Holding AG als Muttergesellschaft und alle vollkonsolidierten Töchter), sofern nicht explizit anders angegeben. GRI 2-2

Überdies bekennen sich die ÖBB zu den nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals – SDGs) und sind durch ihre Geschäftstätigkeit aktiver Treiber für die Verwirklichung der globalen Entwicklungsziele.

Aufbau und Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements im ÖBB-Konzern

Durch Nachhaltigkeit zu wirtschaftlichem Erfolg GRI 2-23, 3-3

Der ÖBB-Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Dies führt zu einer nachhaltigen Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips. Dabei werden die einzelnen Bausteine in ein ausgeglichenes Verhältnis – ökologisch, sozial und ökonomisch – gebracht, um den ÖBB-Konzern langfristig zum Erfolg zu führen. Die ÖBB richten ihren Blick auf die Chancen, die ein sozial-ökologischer Wandel ermöglicht. In Anbetracht des Mittel- und Langfristhorizonts kann mit einer Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Maßnahmen gerechnet werden. Dies gibt den ÖBB wirtschaftliche Sicherheit.

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist unternehmerisches Handeln zukunftsgerichtet. Das zeigt sich schon in der Langlebigkeit der ÖBB Assets wie Infrastrukturanlagen oder Schienenfahrzeugen. Die ÖBB sind sich ihrer Rolle in der Gesellschaft als Unternehmen im öffentlichen Eigentum, als eines der größten Unternehmen des Landes sowie als einer der größten Arbeitgeber und Lehrlingsausbilder Österreichs bewusst. Zudem sind die ÖBB der größte Bauherr, größter Mobilitätsdienstleister des Landes und bieten zusätzlich Bahnlogistiklösungen von der ersten bis zur letzten Meile für unterschiedlichste Branchen quer über den gesamten eurasischen Kontinent an. Dementsprechend nehmen die ÖBB ihre soziale Verantwortung wahr. Um sich als Unternehmen stetig weiterzuentwickeln, werden laufend Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt. Ein Auszug der wichtigsten Maßnahmen, die im Geschäftsjahr 2023 gesetzt bzw. weitergeführt wurden, finden sich in den Kapiteln G.1 bis G.17.

Management, Aufbau und Entscheidungen GRI 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-13, 2-17, 2-20, 3-3

Führungsstruktur der höchsten Gremien

Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB-Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit April 2014 am Public Corporate Governance Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate Governance Kodex).

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, wie es das Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich und der Arbeitnehmer:innen erfordert. Im Geschäftsjahr 2023 bestand der Vorstand der ÖBB-Holding AG aus zwei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung angewandt haben. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – der Geschäftsordnungen für Geschäftsleitung und Aufsichtsrat sowie der Satzung und dem Gesetz entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegen vor allem 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-Holding AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen.

Im höchsten Kontrollorgan, dem Aufsichtsrat, sind keine Vorstandsmitglieder derselben Gesellschaft vertreten. Die Aufsichtsratsmitglieder sind unabhängig und für maximal fünf Jahre gewählt. Vor ihrer Wahl müssen alle Aufsichtsratsmitglieder ihre sonstigen Organfunktionen offenlegen. Eine ausgewogene Geschlechterverteilung gemäß dem Gleichstellungsgesetz wird sichergestellt und von den meisten Konzerngesellschaften im Sinne des B-PCGK des Bundes erfüllt oder angestrebt. Darüber hinaus ist eine ausgewogene Vertretung von Personen aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft gegeben. Allgemeine Informationen zur Struktur der Entscheidungsgremien finden sich im Geschäftsbericht 2023 und im des Corporate Governance Berichts.

Die Besetzung der höchsten Leitungsorgane, seien es Vorstände oder Geschäftsführer:innen, unterliegt gemäß dem Stellenbesetzungsgesetz der Verpflichtung zur Ausschreibung. Die Entscheidungsfindung erfolgt durch Nominierungs- und Personalausschüsse der Aufsichtsräte sowie Hearings unter Einbeziehung externer Berater:innen, die eine Vorauswahl treffen. Dabei werden Kriterien wie die fachlichen Kompetenzen, Unabhängigkeit, Diversität sowie Ansichten der Stakeholder:innen (inkl. Aktionär:innen) berücksichtigt.

Nachhaltigkeitssteuerung

Als Unternehmen orientiert sich der ÖBB-Konzern an den drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Zur Gewährleistung eines stetigen Informationsaustausches zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen auf Ebene der Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen wurde 2021 ein Nachhaltigkeitsboard implementiert. Dort tauschen sich die für die Nachhaltigkeitsagenden zuständigen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen aus. Bei den mehrmals im Jahr stattfindenden Terminen diskutieren die Verantwortlichen die wichtigsten Themen in Sachen Nachhaltigkeit und legen die strategische Ausrichtung des Konzerns fest. Ergänzend wurde die Plattform Konzern Nachhaltigkeit etabliert. In dieser treffen die jeweiligen Nachhaltigkeitskoordinator:innen aus der Holding und den Teilkonzernen mehrmals pro Jahr zusammen. Im Rahmen dessen besprechen sie konzernübergreifende Nachhaltigkeitsthemen sowie Umsetzungsmaßnahmen zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und ihren 17 Bausteinen. Diese internen Strukturen treiben die Systematisierung eines professionellen Nachhaltigkeitsmanagements voran und ebnen den Weg für eine ganzheitliche Steuerung der Nachhaltigkeitsthemen im ÖBB-Konzern.

Die konzernweite Steuerung, Koordination und das Monitoring der Themenbereiche „Nachhaltigkeit“ und „Klimaschutz“ erfolgt durch das Nachhaltigkeitsteam in der ÖBB-Holding AG. Dem Team obliegt die Steuerung von gesellschaftsübergreifenden Nachhaltigkeitsthemen wie beispielsweise Klimaschutz und Kreislaufwirtschaft im Konzern, zusätzlich werden dort auch die konzernweiten Initiativen in diesen Bereichen koordiniert. In den Aufgabenbereich des Nachhaltigkeitsmanagements der ÖBB-Holding AG fällt auch die Erstellung und die Weiterentwicklung der gesellschaftsübergreifenden ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Gemeinsam mit den Nachhaltigkeitskoordinator:innen der Teilkonzerne und den zentralen Bausteinverantwortlichen werden Konzernziele und Stoßrichtungen zu den 17 Bausteinen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet. Genutzt wird dafür einerseits die Plattform Konzern Nachhaltigkeit sowie bereits bestehende Steuerungsstrukturen wie beispielsweise im Bereich der sozialen Nachhaltigkeit das strategische HR-Management. So ist es möglich, die Vielfalt eines Mobilitäts- und Infrastrukturunternehmens zum Thema „Nachhaltigkeit“ möglichst breit abzudecken sowie konzernweite Schwerpunkte und aktuelle Schlüsselthemen zu definieren. Sowohl die Entwicklung wirksamer gesellschaftsspezifischer Maßnahmen wie auch deren gezielte Umsetzung wird von den zuständigen Tochtergesellschaften eigenverantwortlich realisiert.

In den nächsten Jahren soll eine zusätzliche Verbesserung in der Steuerung der Nachhaltigkeitsperformance erreicht werden. Dafür wird das bestehende Kennzahlenmonitoring in den nächsten Jahren zu einem integrierten und automatisierten Nachhaltigkeitskennzahlensystem für den ÖBB-Konzern weiterentwickelt.

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

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

Zuständige Konzernbereiche:

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

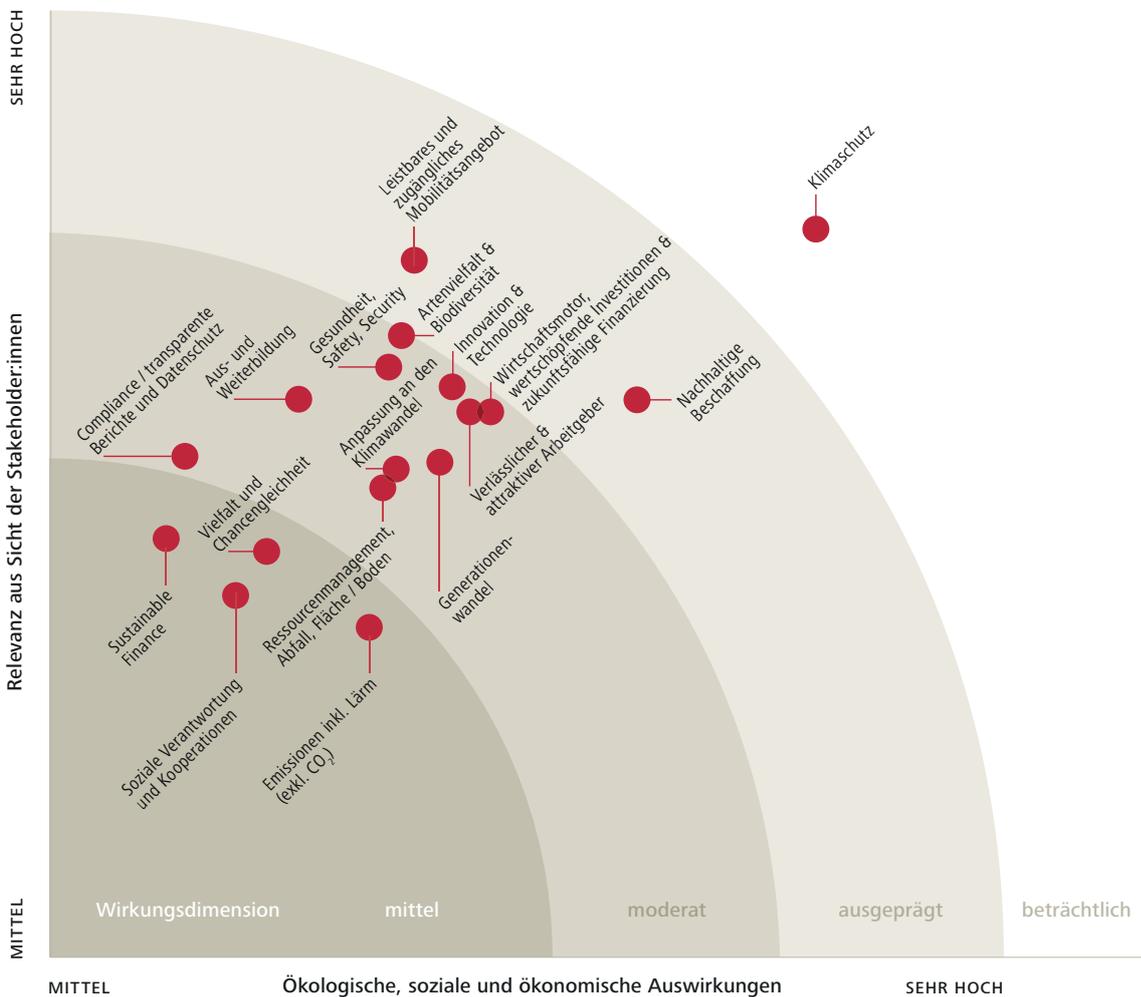
- HO-L: Compliance
- HO-O: Systemtechnik & Konzernproduktion
- HO-P: Strategisches HR-Management
- HO-S: Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation
- IN: ÖBB-Infrastruktur AG
- WE: ÖBB-Werbung GmbH

Wesentliche Themen GRI 3-1, 3-2, 3-3

Für den ÖBB-Konzern ist es von essenzieller Bedeutung die zentralen Nachhaltigkeitsthemen zu identifizieren, zu priorisieren sowie Schwerpunkte bei der Maßnahmenentwicklung zu setzen. Das geschieht in der laufenden Chancen- und Risikoanalyse sowie durch die gezielte Befragung von internen und externen Stakeholder:innen im Zuge der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse. Zusätzlich dazu steht gemäß den Leitlinien der Global Reporting-Initiative der Aspekt der Wesentlichkeit im Fokus der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dies bedeutet, dass die informierenden Unternehmen, wie auch die ÖBB, ihre Berichterstattung verstärkt auf jene Themen ausrichten, die für sie und ihre Stakeholder:innen einen hohen Stellenwert haben.

Im Jahr 2021 wurde die Wesentlichkeitsanalyse der ÖBB auf Basis der 17 Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie reevaluiert. Bei der im Herbst 2021 gestarteten Stakeholder:innenumfrage (intern und extern) wurden die Relevanz und Wichtigkeit der einzelnen Bausteine erhoben. Dabei wurden rd. 2.700 Personen als interne und externe Stakeholder:innen konsultiert, um die Bedeutung der einzelnen Nachhaltigkeitsbausteine zu aktualisieren. Um zusätzlich dazu die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Ökonomie, Ökologie und Soziales zu beurteilen, wurde ebenfalls im Herbst 2021 eine Expert:innenbefragung durchgeführt. Verantwortliche aus unterschiedlichen Geschäftsfeldern der ÖBB haben dabei die Nachhaltigkeitsbausteine im Hinblick auf eine positive wie negative Ausrichtung des Unternehmens bewertet. Ziel war es, jene Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder:innen von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und entsprechend zu priorisieren. Ergebnis dieses Prozesses ist die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix 2021 und die Auswirkungsanalyse ab Seite 149. Die ÖBB Wesentlichkeitsmatrix wurde im Jahr 2023 einem Review unterzogen, dabei haben sich keine Veränderungen zum Vorjahr ergeben. Für das Jahr 2024 ist eine Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse auf Basis der „European-Sustainability-Reporting Standards“ geplant.

Wesentlichkeitsmatrix des ÖBB-Konzerns



Die wichtigsten Stakeholder:innen der ÖBB GRI 2-29

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitätsdienstleister und zugleich ein Unternehmen von öffentlichem Interesse. Mit ihren Verkehrsdienstleistungen bewegen sie viele Millionen Menschen und Tonnen an Gütern in Österreich und Europa. Daher gibt es viele Berührungspunkte mit für die Stakeholder:innen relevanten Themenstellungen – wie zum Beispiel Klimaschutz, leistbare und zuverlässige Infrastruktur, Finanzmarkt etc.

Für die ÖBB umfasst der Begriff Stakeholder:innen viele unterschiedliche Interessengruppen. Ein Teil der Stakeholder:innengruppen (nämlich die Mitarbeiter:innen) befindet sich innerhalb des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus gibt es externe Stakeholder:innen. Eine Einbindung, ein enger Kontakt sowie ein aktiver Dialog mit den Stakeholder:innen sind gerade für ein Unternehmen wie die ÖBB wichtige Kriterien für langfristigen Erfolg. Dabei stehen sie selbstverständlich mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt:

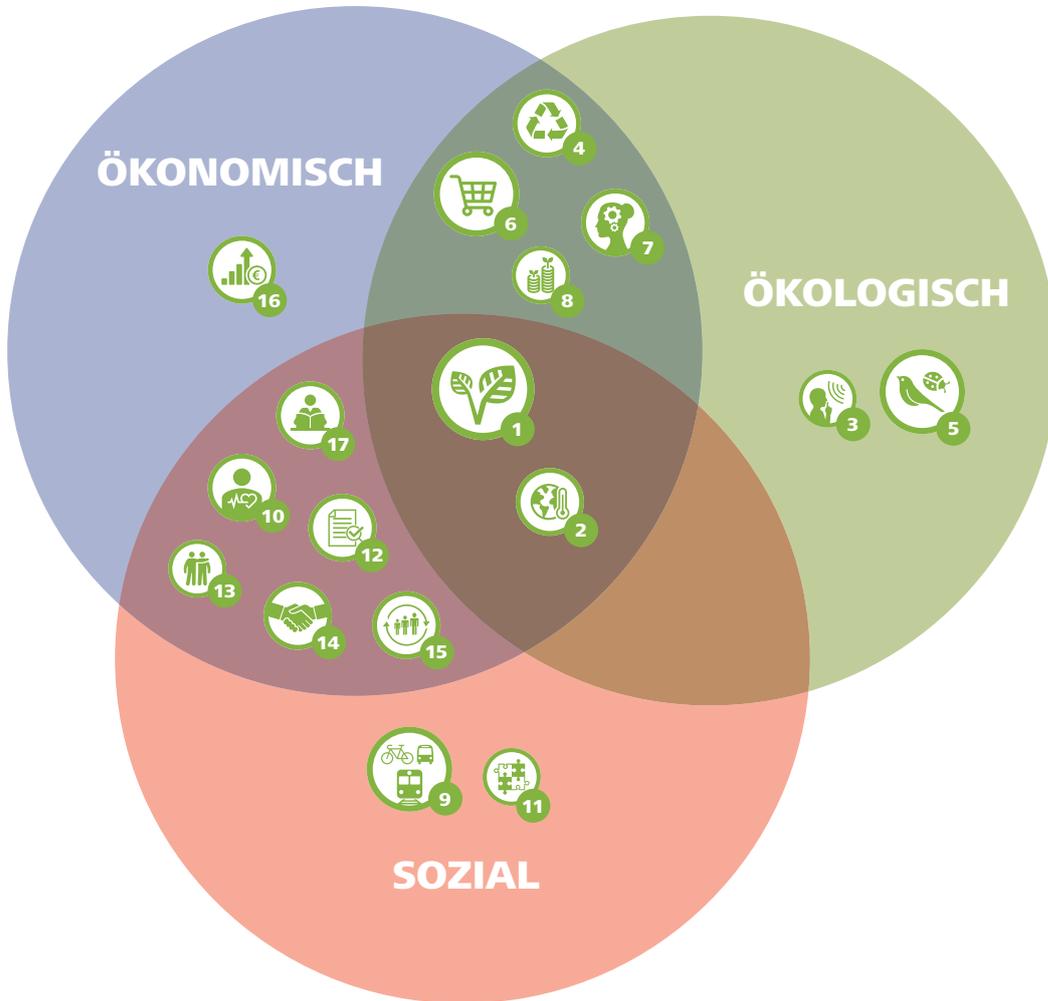
- Wichtige externe Anspruchsgruppen der ÖBB sind Privatkund:innen, Geschäftskund:innen, Investor:innen, Eigentümer:innen, Politik und Regulierer, Lieferanten, lokale Interessensgruppen
- Wichtige interne Anspruchsgruppen der ÖBB sind Mitarbeiter:innen, Führungskräfte, Betriebsrät:innen

Ein regelmäßiger, transparenter und offener Austausch mit Anspruchsgruppen ist die Basis für Vertrauen. Das ist wiederum eine zentrale Voraussetzung für ein gemeinsames nachhaltiges Handeln. Die ÖBB betreiben diesen Austausch aktiv und nutzen für den Kontakt zu ihren Stakeholder:innen eine Vielzahl von Dialogplattformen und Initiativen. Dabei wird besondere Aufmerksamkeit daraufgelegt, für welche Interessengruppen welche Aspekte von hoher Signifikanz sind, um so den offenen Dialog zu fördern. Je intensiver der Kontakt und je früher die Ansichten der Stakeholder:innen wahrgenommen werden können, desto besser können die ÖBB ihre Planungen und Handlungen darauf abstimmen und die unterschiedlichen Interessen miteinander in Einklang bringen. Der Austausch schafft die Grundlage für das gegenseitige Verständnis. Dieser Konsens ist wiederum für die gesellschaftliche Akzeptanz des unternehmerischen Handelns förderlich. Die ÖBB sind offen für neue Impulse von außen, die es ihnen ermöglichen, ganz im Sinne ihrer Strategie nachhaltig zu handeln.

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und deren 17 Bausteine GRI 2-22, 102-46

Im Jahr 2020 wurden die 17 Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns festgelegt. Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable-Development-Goals der Vereinten Nationen (SDGs) wurden 17 Bausteine für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie hergeleitet und definiert.

Die Abbildung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „Drei-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB. Das verdeutlicht die aktuelle Wesentlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern, insbesondere im Kontext zu Chancen und Risiken. Datengrundlage bildet die aktualisierte Wesentlichkeitsanalyse von 2021. Die Darstellung der Zusammenhänge der 17 ÖBB Nachhaltigkeitsbausteine mit den Themen der Wesentlichkeitsanalyse ist im GRI-Inhalts-Index (ab Seite 163) ersichtlich.



Wirkungsdimensionen

-  mittel
-  moderat
-  ausgeprägt
-  beträchtlich

- | | |
|--|--|
| 1. Klimaschutz | 11. Vielfalt & Chancengleichheit |
| 2. Anpassung an den Klimawandel | 12. Datenschutz Compliance Transparenz Menschenrechte |
| 3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO ₂) | 13. Soziale Verantwortung & Kooperationen |
| 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Wasser, Fläche / Boden | 14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber |
| 5. Artenvielfalt & Biodiversität | 15. Generationenwandel |
| 6. Nachhaltige Beschaffung | 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung |
| 7. Innovation & Technologie | 17. Aus- & Weiterbildung |
| 8. Sustainable Finance | |
| 9. Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot | |
| 10. Gesundheit Safety Security | |

Highlights 2023

16 neue Akkutriebzüge

Im Jahr 2023 bestellten die ÖBB 16 elektrisch betriebene Cityjet-Akkutriebzüge, die ab 2028 im Nah- und Regionalverkehr entlang der Kamptalbahn eingesetzt werden sollen. Die Einführung dieser neuen Akkutriebzüge markiert einen bedeutenden Schritt in Richtung Dekarbonisierung des regionalen Schienenverkehrs. Dank ihres Antriebssystems können diese Züge sowohl auf bereits elektrifizierten als auch auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden und werden dieselbetriebene Züge ersetzen. Durch den Einsatz der neuen Akkutriebzüge können über eine Mio. Liter Diesel pro Jahr eingespart werden.

Mehr Abfalltransporte auf Schiene

Mit der Novellierung des Abfallwirtschaftsgesetzes und dem Inkrafttreten der neuen Transportklausel müssen seit 01.01.2023 Abfalltransporte mit einem Gesamtgewicht von mehr als 10 t ab einer Distanz von 300 km mit der Bahn transportiert werden. Ab Jänner 2024 haben Abfalltransporte bereits ab 200 km bzw. und ab Jänner 2026 ab 100 km auf der Schiene zu erfolgen. In Summe kann von einem Gesamtpotenzial von mehreren Millionen Tonnen mehr an Abfalltransporten auf der Schiene gesprochen werden. Deshalb entwickelt die Rail Cargo Group seit 2023 in enger Zusammenarbeit mit ihren Kunden neue Logistikkonzepte und konnte so bereits rund 200.000 t zusätzlich von der Straße auf die Schiene verlagern.

Mehr erneuerbarer Strom aus eigener Versorgung

Noch mehr Verkehre vom Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern ist das Ziel der ÖBB. Die Klimavorteile des ÖBB Schienenverkehrs sind vor allem im eingesetzten Traktions- / Bahnstrom begründet, der seit 2018 zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt. Die aktuellen Entwicklungen am Energiemarkt zeigen, dass eine höhere Unabhängigkeit sowie eine hohe Versorgungssicherheit wesentlich sind, um die Verkehre kontinuierlich abwickeln zu können. Die im Juni 2023 präsentierte neue Energiestrategie der ÖBB zielt genau darauf ab. Bis 2030 wollen die ÖBB durch den Ausbau und die Modernisierung der eigenen Wasser-, Solar-, und Windkraftanlagen gemeinsam mit Partnern den Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom von 60% auf 80% und bei den Betriebsanlagen von 11% auf 67% steigern. Das bedeutet in Summe: Ein Plus von ca. 800 GWh in der Eigenversorgung – zusätzlich zu derzeit 970 GWh. So werden die ÖBB unabhängiger von externen Energielieferanten und entlasten auch das öffentliche Stromnetz. Außerdem soll die innerbetriebliche Energieeffizienz beispielsweise durch die Modernisierung des Bahnstromnetzes oder die Gebäudeoptimierung um 25% gesteigert werden. Um die Ziele der Energiestrategie umzusetzen und dem Konzern mehr Unabhängigkeit zu verschaffen, investieren die ÖBB rd. 1,6 Mrd. EUR.

Über 81.000 Bewerbungen bei den ÖBB

Mit über 81.000 Bewerber:innen wurde 2023 eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr (Vj: 57.000 Bewerbungen) erzielt – Tendenz steigend. Diese hohe Zahl zeigt die Attraktivität der ÖBB als Arbeitgeber. Der Fokus beim Recruiting wurde unter anderem durch gezielte Auslandsaktivitäten erweitert. Durch eine Vielzahl an Maßnahmen konnten auch dort neue Rekorde an Bewerber:innen erzielt werden. Die Diversität der Mitarbeiter:innen ist ein unverzichtbarer Teil des Erfolgs und Unternehmenskultur der ÖBB. Als Unterstützung bei der Besetzung von offenen Stellen soll künftig verstärkt auch das neue „ÖBB Jobanbahner:innen“ – Programm weiterhelfen. Unter dem Credo „Mitarbeiter:innen werben Mitarbeiter:innen“ wurde 2023 das neue konzernweite Empfehlungsprogramm ins Leben gerufen. Ziel ist es damit, offene Positionen schneller besetzen zu können, wenn Kolleg:innen passende Personen aus ihrem Umfeld zur Bewerbung motivieren. Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Zukunft, da sich bereits bei den Bewerbungen zeigt, dass ein Drittel aller langfristigen Einstellungen einer Empfehlung zuzurechnen ist.

Die neue Welt der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Wie bei vielen anderen Unternehmen in Europa steht auch das Nachhaltigkeitsreporting des ÖBB-Konzerns vor einer bedeutenden Veränderung. Die „Corporate Sustainability Reporting Directive“ der EU (CSRD) definiert mit den „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS) erstmals für alle betroffenen Unternehmen einheitliche und verpflichtend anzuwendende Nachhaltigkeitsberichtsstandards. Damit gibt es ab dem Berichtsjahr 2025 eine rechtlich verpflichtende Nachhaltigkeitsberichterstattung – auch für den ÖBB-Konzern. Die neue Richtlinie erweitert die Berichtspflicht für große Unternehmen erheblich und zielt darauf ab, die Transparenz, Vergleichbarkeit und Digitalisierung des Nachhaltigkeitsreportings zu erhöhen.

Bereits seit dem Nachhaltigkeitsbericht 2021 bereitet sich der ÖBB-Konzern auf die Berichtspflicht nach der CSRD vor. In den letzten Jahren konnten schon viele wichtige Meilensteine am Weg dorthin erfolgreich umgesetzt werden. Das Jahr 2023 stand im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung ganz im Zeichen der Vorbereitung auf die Umsetzung der Anforderungen der ESRS, die im August 2023 final veröffentlicht wurden. Die CSRD fordert mit ihren zugehörigen ESR-Standards eine erweiterte und detaillierte Berichterstattung zu den Themen „Umwelt“, „Soziales“ und „Governance“. Im Sommer 2023 wurde im ÖBB-Konzern mit der Erarbeitung einer GAP-Analyse begonnen, um die notwendigen Weiterentwicklungspotenziale im Nachhaltigkeitsberichts-wesen zu erheben. Zusätzlich wurde in der ÖBB-Infrastruktur AG im Juni ein erster Pilot für die Umsetzung der sogenannten doppelten Wesentlichkeitsanalyse nach den ESRS gestartet.

Große Anerkennung für ÖBB Nachhaltigkeitsaktivitäten

Die ÖBB setzen bereits seit 100 Jahren auf Strom aus erneuerbarer Energie. Derzeit errichtet die ÖBB-Infrastruktur AG zwei neue Wasserkraftwerke, Obervellach II und das innovative Pumpspeicherkraftwerk Tauernmoos. 2015 ging das weltweit erste Bahnstrom-Solkraftwerk in Wilfleinsdorf in Betrieb. Zudem ging Ende 2022 das weltweit erste Windrad, das Bahnstrom produziert in Betrieb. Diese gesamthafte Leistung im Bereich der erneuerbaren Energien wurde 2023 nun mit dem „Österreichischen Solarpreis 2023“ in der Kategorie „Erneuerbare Energie im Transportsektor“ ausgezeichnet.

Zusätzlich hatten die ÖBB im Berichtsjahr 2023 noch einen Grund mehr zum Feiern: Das zweite Jahr in Folge konnten Sie mit ihrer Einreichung beim „Austrian Sustainability Reporting Award“ (ASRA) eine Auszeichnung für ihre Leistung in der Nachhaltigkeitsberichterstattung ergattern. Der Nachhaltigkeitsbericht 2022 wurde damit nicht nur vom Wirtschaftsprüfer testiert und im Lagebericht des Geschäftsberichts 2022 integriert veröffentlicht, sondern in der Kategorie „Freiwillige Berichterstattung“ mit dem 3. Platz prämiert.

G.1. Klimaschutz

Managementansatz

Die EU hat sich mit ihrem „Green Deal“ das Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft bis 2050 gesetzt. Österreich selbst hat sich Klimaneutralität bereits ab 2040 als Ziel vorgegeben. Durch ihre Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit sehen die ÖBB großes Potenzial für die Zukunft – vor allem, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von Emissionen durch Treibhausgase (THG) in Österreich. Innerhalb des österreichischen Verkehrssektors ist wiederum der Straßenverkehr der weitaus größte Verursacher von CO₂-Emissionen. Dazu kommt, dass die Emissionen im Verkehr von 1990 bis 2019 – also bis kurz vor der Coronakrise – um 74% gestiegen sind. Im Vergleich dazu konnten im selben Zeitraum die meisten anderen Sektoren ihren Ausstoß senken. Die Pandemie brachte einen kurzfristigen Rückgang der Mobilitätsleistungen in Österreich wie auch weltweit, wobei es 2022 wieder zu einem Anstieg kam. Insbesondere scheint aber der Straßenverkehr überproportional zu steigen. Hier bedarf es entsprechender Gegensteuerungsmaßnahmen, um eine stärkere Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu forcieren. Bahn, Bus und innerstädtische Verkehrsmittel wie Straßen- und U-Bahnen sind ein wichtiger Teil der Lösung für mehr Klimaschutz und für die Erreichung der österreichischen Klimaziele. Im Jahr 2023 ersparten die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt Treibhausgas-Emissionen in der Höhe von rd. 4,2 Mio. t. Nach einer durch die Coronapandemie bedingten Reduktion dieses Effektes in den Jahren 2020 und 2021 liegt der Spareffekt der ÖBB ab dem Jahr 2022 wieder auf dem Niveau von 2019. Diese Ersparnis der ÖBB soll in den nächsten Jahren aber weiter steigen. Damit sind die ÖBB nicht nur ein wichtiges Klimaschutzunternehmen des Landes, sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag, um zukünftig mögliche Straf- oder Kompensationszahlungen bei Nichteinhaltung der österreichischen Klimaziele 2030 gering zu halten.

Die ÖBB sehen in der Ausrichtung auf eine klimaneutrale Wirtschaftstätigkeit ein starkes Wachstumspotenzial und streben eine weitere Verlagerung von Straßen- und Flugverkehr auf die klimafreundliche Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr an. Um die bedeutende Rolle der ÖBB für den Klimaschutz weiter abzusichern und zu verdeutlichen, wollen die ÖBB die verbleibenden selbstverursachten THG-Emissionen noch weiter reduzieren. Mit klar definierten Dekarbonisierungspfaden planen die ÖBB ihre schrittweisen Reduktionsmaßnahmen – auch über den Mobilitätsbereich hinaus. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt allerdings prioritär auf der Reduktion des nationalen CO₂-Fußabdrucks des Transport- und Mobilitätssektors in Österreich.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick (Fokus AT) | 2023 | 2022 |
|--|---------|---------|
| Anteil elektrifizierte Strecken in Prozent | 76 | 74 |
| CO ₂ eq-Emissionen des Sektors Mobilität (Scope 1 und 2) in Tonnen | 218.641 | 226.215 |
| CO ₂ eq-Emissionen des ÖBB Schienenverkehrs (Scope 1 und 2) in Tonnen | 72.672 | 79.301 |
| Anzahl der E-Pkws der innerbetrieblichen Flotte ÖBB-Konzern in Stück | 459 | 240 |
| Anteil der erneuerbaren Energie im Bahnstrom in Prozent | 100 | 100 |
| Endenergieverbrauch der ÖBB in Gigawattstunden GRI 302-1, 302-4 | 3.004 | 3.068 |
| CO ₂ eq-Einsparungen durch die ÖBB Verkehrsleistungen in Mio. Tonnen | 4,2 | 4,0 |

Zielsetzungen

CO₂-neutraler ÖBB Mobilitätsbereich bis 2030 (Scope 1 und 2 – ohne Gebäude)

Mobilität

Die ÖBB haben im Rahmen der Klimaschutzstrategie sechs Stoßrichtungen definiert, um im Bereich Mobilität die Emissionen weiter zu senken sowie die Verkehrsverlagerung weiter zu forcieren, diese sind:

- Elektrifizierung von Strecken: Anhebung des Elektrifizierungsgrades auf 85% bis 2030 und auf 89% bis 2035
- Alternative Antriebe – Schiene: schrittweise Umstellung der verbleibenden Dieselflotte auf alternative Antriebstechnologien
- Alternative Antriebe – Straße:
 - In Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen (Leistungsbesteller) erfolgt eine schrittweise Umstellung der Postbusflotte auf Elektro- und Wasserstoffbusse.
 - Restlicher ÖBB Straßenfuhrpark (Dienst- und Nutzfahrzeuge) wird sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt: Pkw-Flotte $\leq 3,5$ t bis 2030 zu 100% elektrifiziert und ÖBB Gesamtflotte bis 2030 zu 61% elektrifiziert.
- Erneuerbare Energien: Steigerung des ÖBB Eigenversorgungsgrads (Eigenproduktion + Partnerkraftwerke) auf 80% im Bahnstrombereich bis 2030
- Energieeffizienz: Hebung von definierten Energieeinsparungspotenzialen: Einsparpotenzial bis 2030 im Bereich Mobilität in Höhe von ≈ 180.000 MWh (Planungsstand Ende 2022)
- Erhöhung der Auslastung im Verkehr (inkl. Ausland): Forcierung auslastungssteigernder Maßnahmen im ÖBB Personen- und Güterverkehr

CO₂-Neutralität im Konzern 2040 – 2050 (Scope 1, 2 inkl. Gebäude sowie Scope 3) in unterschiedlichen Anwendungstiefen

Gebäude

Neben dem Mobilitätsbereich sind auch im Bereich Gebäude (inkl. ortsfester Anlagen) die Ziele klar gesteckt (Fokus: AT):

- Dekarbonisierungspfad „Gebäude“: Umsetzung der definierten Schwerpunkte:
 - Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen bis 2030
 - Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034
- Umsetzung Gebäudeoptimierungsplan Konzern 2030 / 2040 bestehend aus Gebäudenutzungsplan und Gebäudereinvestitions- / -sanierungsplan (erste Version des Plans wurde bis Ende 2023 erarbeitet), Konzernpolicy zur Energieträgerauswahl in Gebäuden im Konzern ausrollen

Scope 3

Die Scope 3 – Emissionen aus der Vorkette bzw. Wertschöpfungskette sind auch bei den ÖBB ein komplexer Themenbereich. Umso wichtiger ist es auch hier zielgerichtet vorzugehen (teilweise inkl. Ausland):

- Bilanzierung der Scope 3-Emissionen der ÖBB gezielt erweitern beziehungsweise weiterentwickeln (Erweiterung Teilkategorien, THG-Bilanzierung aus der Beschaffung anhand von Primärdaten prüfen und forcieren)
- Reduktionsmaßnahmen entlang der definierten Toptreiber aus der Beschaffung bzw. für weitere große Scope 3-Verursacher prüfen und setzen

Weitere Verkehrsverlagerungen durch Attraktivierung des Systems und durch Steigerung der Kapazität – sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch Nutzung neuer Technologien (Verdoppelung der Kapazität bis 2040)

Infrastruktur

Um die erforderliche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen, wollen die ÖBB die Leistungsfähigkeit der Bahn bis 2040 verdoppeln.

Personenverkehr

- Angebot erweitern: der Nah-, Regional-, und Fernverkehr wird konsequent ausgebaut.
- Mobilitätskette: integrierte Mobilität weiter forcieren (First und Last Mile, ÖBB 360 ...).
- Qualität weiter steigern: z. B. Pünktlichkeit verbessern, Barrierefreiheit gewährleisten.

Güterverkehr

- Logistikkette: Lösungen für die gesamte Logistikkette gestalten.
- Verfügbarkeiten optimieren und ausreichende Kapazitäten bereitstellen.
- Zugang zum System Bahn auch im Güterverkehr vereinfachen.

Die ÖBB gehen zur Dekarbonisierung schrittweise und entlang folgender drei Bereiche vor: Mobilität, Gebäude und Scope 3-Emissionen (Dekarbonisierungspfade).

Bereich Mobilität

Mobilitätsleistungen mit Bahn und Bus sind das Kerngeschäft der ÖBB. Auf sie richtet sich der zentrale Fokus der Klimaschutzstrategie. Ziel ist es, vor allem die THG-Emissionen der für den Schienen- und Busverkehr eingesetzten Energieträger so weit zu reduzieren, dass 2030 Klimaneutralität in diesem Bereich erreicht werden kann. Zu berücksichtigen ist hierbei auch das natürliche Ende des Nutzungszyklus einzelner Fahrzeugtypen, die durch moderne und emissionsarme Fahrzeuge ersetzt werden. Ob eine Übergangsphase für einzelne Fahrzeugtypen für den Einsatz über 2030 hinaus notwendig ist, wird in den nächsten Jahren im Zuge der Bewertung/Aktualisierung des Dekarbonisierungspfades Mobilität geprüft.

Die Umsetzung erfolgt mit sechs Stoßrichtungen im Bereich Mobilität. Dabei soll mittels eines mehrstufigen Elektrifizierungsplans der Elektrifizierungsgrad des ÖBB Schienennetzes bis 2030 auf 85% und bis 2035 auf 89% angehoben werden. Das gilt, sofern die technologische Weiterentwicklung aus Systemsicht die Nutzung alternativer Antriebstechnologien nicht zu einer höheren Wirtschaftlichkeit auf diesen Strecken führt. Dies gilt, sofern die Nutzung alternativer Antriebstechnologien keine höhere Wirtschaftlichkeit auf diesen Strecken aufweist als die technologische Weiterentwicklung aus Systemsicht. Aktuell werden bereits über 90% der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene mit Elektrotraktion auf den elektrifizierten Strecken des ÖBB Netzes durchgeführt. Auf Nebenstrecken und Verschubbereichen, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar ist, soll die aktuelle Dieselflotte schrittweise durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien ersetzt werden. Aber auch abseits der Schiene wollen die ÖBB sowohl im innerbetrieblichen Verkehr als auch im Busbereich auf alternative Antriebe umsteigen. Speziell bei der Umstellung der Busflotte der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft hat dies insbesondere in Abstimmung mit den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen (Leistungsbesteller) zu erfolgen.

Mit der 2018 erfolgten Umstellung auf Bahnstrom aus erneuerbaren Quellen wurde ein bedeutender Meilenstein in der Stoßrichtung Erneuerbare Energie gesetzt. Beim Drehstrom für Betriebsanlagen wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen erfolgte die Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energieträgern im Jahr 2019. Strom aus erneuerbaren Energien ist die zentrale Säule für die Klimafreundlichkeit der Bahn. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für erneuerbare Energien weiter steigen werden, dementsprechend setzt der ÖBB-Konzern auf höhere Eigenversorgung mit Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern (Sonne, Wind, Wasser ...). Doch am meisten Kosten und CO₂ spart Energie, die nicht verbraucht wird. Der Schwerpunkt bei der Energieeffizienz im ÖBB-Konzern liegt auf der Optimierung der Betriebsführung von Zügen und beim effizienteren Einsatz von Strom und Diesel. Mit der sechsten und letzten Stoßrichtung im Bereich Mobilität soll die Erhöhung der Auslastung im Verkehr forciert werden. Eine intelligenterer beziehungsweise effizientere Nutzung der Fahrzeugflotte, um mehr Personen und Güter in Zügen und Bussen befördern zu können, steht hier im Fokus. Die eingesetzten Transportfahrzeuge unter Verwendung der erforderlichen Energieformen optimal auszulasten, ist eine wesentliche Maßnahme für die Klimafreundlichkeit des Verkehrs.

Die Liste an potenziellen Reduktionsmaßnahmen wurde im jährlich fortzuschreibenden Dekarbonisierungspfad für den Bereich Mobilität im Berichtsjahr detailliert bewertet und mit ausreichend budgetären Mitteln für die nächsten Jahre abgesichert. Die Bestellung von 16 elektrisch betriebenen Cityjet Akkutriebzügen, die ab 2028 zum Einsatz kommen sollen, sowie der Plan e-Hybridloks für den Verschub zu beschaffen, sind einige der Highlights aus dem Mobilitätsbereich im Jahr 2023. Die fixierten Maßnahmen bis 2030 (Stand Juni 2023) zeigen erste Einsparungspläne in der Höhe von rd. 34.000 t CO₂eq-Emissionen. Grundlage für diesen Wert sind CO₂eq-Emissionen in Höhe von rd. 222.000 t aus dem Basisjahr 2019. Stark zeigt sich dies im Bereich innerbetrieblicher Verkehr. Er verzeichnet mit der Senkung von rd. 52% der THG-Emissionen die größte Reduktion – so der aktuelle Stand des Dekarbonisierungspfades Mobilität. In Summe ergibt sich mit dem aktuellen Maßnahmenportfolio eine Reduktion der THG-Emissionen um 15%. Diese definierten Reduktionsmaßnahmen reichen für eine (realistisch leistbare) Dekarbonisierung des Mobilitätsbereichs 2030 noch nicht aus (= null CO₂ nach Kompensation). Weitere Reduktionsmaßnahmen sind daher erforderlich. Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen im Bereich Mobilität gilt es im Jahr 2024 final abzuwägen, ob und unter welchen Voraussetzungen das Ziel der Klimaneutralität 2030 realistisch erscheint. Der ÖBB Schienenbereich ist aktuell der Erreichung der Dekarbonisierung bis 2030 näher als der Busbereich, der jedoch eine schwierigere Ausgangssituation zu bewältigen hat. Die Fahrzeugbeschaffung im Busbereich erfolgt entsprechend der Vorgaben der Leistungsbestellern, die Großteils weiterhin Dieselsebusse verpflichtend vorgeben. Grundsätzlich wird der Dekarbonisierungspfad Mobilität jährlich bewertet und um neue Maßnahmen ergänzt.

Diese Maßnahmen kommen in weiterer Folge auch dem Klimaaktiv-Pakt des Klimaschutzministeriums (BMK) zugute, an dem die ÖBB und zehn weitere Großbetriebe seit 2021 teilnehmen. Das gemeinsame Ziel ist es, den CO₂-Ausstoß bis 2030 mindestens zu halbieren – im Vergleich zu 2005.

Highlights 2023

Im Jahr 2023 haben die ÖBB 16 elektrisch betriebene Cityjet-Akkutriebzüge bei der Stadler Bussnang AG bestellt. Die neuen Garnituren sorgen so für weiteren Zuwachs in der Nah- und Regionalverkehrsflotte. Voraussichtlich ab 2028 werden die neuen Züge entlang der Kamptalbahn in Niederösterreich unterwegs sein. Die Akkutriebzüge sind ein Meilenstein hin zur Dekarbonisierung des regionalen Schienenverkehrs. Die elektrisch betriebenen Akkutriebzüge können sowohl auf bereits elektrifizierten als auch auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden. Mit dem Einsatz der Akkutriebzüge können über eine Mio. Liter Diesel pro Jahr eingespart werden. Das entspricht CO₂-Emissionen in der Höhe von mehr als 3.000 t. Zum Vergleich: Das ist die jährliche Menge an verursachten CO₂-Emissionen von rd. 500 Menschen in Österreich.

Die bereits 2022 aufgenommenen Verkehre mit alternativen Antrieben im südlichen Weinviertel (11 E-Busse) und in Villach (H2-Busse) sind erfolgreich im Regelbetrieb angekommen. Darüber hinaus fanden im Sommer 2023 in Serfaus (Tirol) Testbetriebe für den Einsatz von E-Bussen statt. Diese sind sehr vielversprechend verlaufen, sodass für Sommer 2024 eine Umstellung der Verkehre auf alternative Antriebe samt Inbetriebnahme geplant ist. Auf der Stadtlinie 504 in Innsbruck wurde ebenfalls ein Testbetrieb erfolgreich absolviert. Auch hier ist im Jahr 2024 eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge zu erwarten. Die Verkehrsverbünde schreiben nun nach und nach (kleinere) Verkehre für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben aus – z. B. Stadtbus Amstetten, Kristallweltenbus. Mit der 2022 gestarteten Ausschreibung zur Neubeschaffung von eHybrid Vershublokomotiven wird auch bei der „Last-Mile“ im Schienenverkehr zur Umstellung auf alternative Antriebe beigetragen.

Auch in den Ausbau erneuerbarer Energien wurde in den vergangenen Jahren investiert. So konnte im Herbst 2022 der weltweit erste Prototyp einer 16,7-Hz-Windkraftanlage mit ca. 3 MW in Betrieb gehen. Die jährliche Produktion von rd. 6,75 GWh wird direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) eingespeist. Im Bereich der Fotovoltaikanlagen wurde das Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Zusätzlich zu den 68 bestehenden Anlagen mit einer Jahresstromproduktion von über 12.500 MWh wurden im Jahr 2023 24 50-Hz Fotovoltaikanlagen mit einem Regelarbeitsvermögen von über 2.800 MWh errichtet. Somit betreiben die ÖBB mit Stand 2023 bereits 92 Fotovoltaikanlagen im gesamten Bundesgebiet.

Im Juni 2023 wurde die neue Energiestrategie der ÖBB präsentiert. Das ambitionierte Ziel bis 2030: Durch den Ausbau und die Modernisierung der eigenen Wasser-, Solar-, und Windkraftanlagen den Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom mit Partnern von 60% auf 80% und bei den Betriebsanlagen von 11% auf 67% zu steigern. Das bedeutet in Summe: Ein Plus von ca. 800 GWh in der Eigenversorgung – zusätzlich zu derzeit 970 GWh. Außerdem soll die innerbetriebliche Energieeffizienz beispielsweise durch die Modernisierung des Bahnstromnetzes oder die Gebäudeoptimierung um 25% gesteigert werden. Um die Ziele der Energiestrategie umzusetzen, investieren die ÖBB in den kommenden Jahren rd. 1,6 Mrd. EUR. Das soll vor allem auch dazu beitragen, dem Konzern im Energiebereich mehr Unabhängigkeit zu verschaffen – denn Versorgungssicherheit und Abfederung der Teuerung sind das klare Ziel.

Aber speziell im Bereich Energie war auch 2023 kein einfaches Jahr, denn die Energiekrise und die dadurch bewirkte Teuerung treffen auch die ÖBB. Umso mehr geht es nun darum, mit dem wertvollen Gut Energie effizient umzugehen und Energie zu sparen, wo es möglich ist. Neben den schon mittel- und langfristig laufenden Schwerpunkten des Energieeffizienzprogramms der ÖBB wurden ab September 2022, unter Berücksichtigung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards, an allen Standorten unterschiedliche Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs forciert. Beispiele dafür sind die Reduktion der Raumtemperatur in Büros und Werkstätten wie auch der Heiztemperatur in Zügen und Bussen sowie vieles mehr. Diese wurden von einer ÖBB-internen Bewusstseinsbildungs-Kampagne begleitet, die auch Anfang 2023 fortgeführt wurde. Zusätzlich dazu haben sich die ÖBB auch auf mögliche Energielenkungsmaßnahmen durch die Bundesregierung vorbereitet.

Um den Einsatz von Kältemitteln langfristig effizienter gestalten zu können, werden die Kältemittelverluste der Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr seit 2023 detaillierter gemessen. Mittel- bzw. langfristiges Ziel ist die Verbesserung der Datentransparenz im Bereich Schiene (Aufteilung der THG-Emissionen auf betroffene Bereiche) und daraus resultierend dann auch eine gezieltere Maßnahmensetzung zur Reduktion der Kältemittelverluste.

Seit 2023 bietet die Rail Cargo Group als Service für Kunden eine Emissionsauskunft an. Diese Emissionsauskunft sowie der Berechnungsprozess werden laufend durch eine externe Stelle geprüft. Die Emissionsauskunft liefert somit belastbare Zahlen für die Scope 3 Emission der Kunden und unterstützt bei der Auswahl nachhaltiger Logistikpartner. Die Emissionsauskunft wird nach gängigen Standards erstellt. Die notwendigen Berechnungen erfolgen durch EcoTransIT-World auf Basis von produktions-, relations- und einzelsendungsspezifischen Parametern der Rail Cargo Group und ihrer Partner sowie unter Verwendung marktspezifischer und/oder ländereigener Energiemixe im Vergleich zu einem LKW der Klasse EURO 6 bis 40 Tonnen Gesamtgewicht. EcoTransIT-World identifiziert damit die Umweltauswirkungen des Güterverkehrs im Hinblick auf den Energieverbrauch sowie die konkret resultierenden Emissionen. Sie kann ohne Gewähr bei Emissionshandelsplattformen zur Teilnahme am freiwilligen Markt vorgelegt werden.

Ausblick 2024

Auch 2024 wird der „Dekarbonisierungspfad Mobilität“ weiterentwickelt und mit Maßnahmen inklusive Bewertung der THG-Reduktionspotenziale aktualisiert. Die Zielerreichung der Klimaneutralität in Bereich Mobilität im Jahr 2030 wird basierend auf den Erkenntnissen aus dem Jahr 2023 herausfordernd. Voraussetzung ist, dass weitere erforderliche Rahmenbedingungen geschaffen werden (Finanzierungen/Förderungen, durch Auftraggeber von Verkehrsdienstleistungen gestaltete Ausschreibungen für Busleistungen mit alternativen Antrieben, etc.). Zusätzlich dürfen sich auch die Folgen der 2022 aufgekommenen Energiekrise nicht zu nachteilig auswirken (Verfügbarkeit – v. a. von erneuerbaren Energien, massive Mehrkosten durch Energiepreise, etc.).

2024 wird die neue ÖBB Energiestrategie weiter vorangetrieben. Sie hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt hat, den Eigenversorgungsanteil (Eigenproduktion + Partnerkraftwerke) im Bahnstrombereich bis 2030 auf 80% zu erhöhen. Neben einem Erweiterungs- und einem Re-Poweringprojekt bei Wasserkraft und der Weiterführung des Fotovoltaik-Ausbauprogramms engagieren sich die ÖBB auch im Bereich der Windkraft. Bis 2030 wird weiterhin verstärkt in den Ausbau erneuerbarer Energieträger investiert.

Bereich Gebäude

Neben dem Mobilitätsbereich, dem Kerngeschäft der ÖBB, sind Gebäude (inkl. ortsfester Anlagen) ein weiterer großer Bereich, in dem konkrete Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen definiert und gezielt Potenziale gehoben werden. Neben der Energieversorgung der Gebäude (Strom, Wärme, Kälte ...) und deren Optimierung (beispielsweise durch den Umstieg auf alternative Energieträger) sind hier die Gebäudeoptimierung und die Gebäudesanierung die zentralen Themen. Klares Ziel in diesem Bereich ist die Klimaneutralität 2040 bis 2050.

Highlights 2023

Der Ausstieg aus Heizöl bis 2030 und der Ausstieg aus „Fossilgas“ bis 2034 wurden als Schwerpunkte (Stoßrichtungen) zur Dekarbonisierung im Gebäudebereich definiert. Rund 95% der THG-Emissionen im Gebäudebereich der ÖBB (Scope 1+2) stammen Ende 2023 noch aus dem Bereich fossiler Wärme.

Auch 2023 wurde der Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen durch den Umbau auf alternative Heizsysteme weiter vorangetrieben. Seit Ende 2019 wurden bereits 64 Heizungsanlagen umgebaut (Ausgangspunkt Geschäftsjahr 2019 259 Anlagen – der Basiswert wurde zum Vorjahr 2022 angepasst – Ende Geschäftsjahr 2023 195 Anlagen (Vj: 221) umgerüstet. Angesichts der politischen Lage und der steigenden Gaspreise wird neben dem Ausstieg aus Heizöl auch der Rückzug aus Erdgas forciert.

Die im Herbst 2022 bei der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte Policy zur Energieträgerwahl für Gebäude wurde im November 2023 finalisiert. In der Folge wurde sie samt einer Umsetzungsempfehlung für die Teilkonzerngesellschaften genehmigt. Die aktuellen Entwicklungen am Energie- und insbesondere am Erdgasmarkt beeinflussen die Auswahl der Energieträger bei Neu- und Umbauten der ÖBB Heizungsanlagen maßgeblich. Diese Policy gibt nun vor, dass neben wirtschaftlichen Kriterien auch strategische und ökologische Kriterien bei der Auswahl des Energieträgers zu berücksichtigen sind. Erster Umsetzungsfokus sind ÖBB Standorte bzw. ÖBB Gebäude in Österreich.

2023 wurde eine langfristiger gesamthafter Gebäudeoptimierungsplan 2030 / 2040 für einen fundierten Dekarbonisierungspfad im Gebäudebereich aufgesetzt. Das Konzernprojekt wird unter der Federführung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH realisiert. Im Fokus liegen Standortoptimierungen, gezielte Sanierungen und Beiträge zur Dekarbonisierung. Aufgrund der Ergebnisse der Pilotstandorte liefert der Gebäudeoptimierungsplan eine Hochrechnungsbasis sowie Zusammenfassung des aktuellen Standes des Heizöl- und Erdgasausstiegs – als Grundlage für den Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude.

Bei der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft wurden im Berichtsjahr 2023 zwei neue Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der Postbus-Standorte in Innsbruck und Spittal an der Drau mit einer Gesamtleistung von 396 kWp in Betrieb genommen. Diese tragen zur Versorgungssicherheit bei und können sich auch positiv auf den Emissionsfaktor im Strommix auswirken. Weitere Fotovoltaikanlagen befinden sich in Umsetzung – z. B. in Wolfsberg – und drei weitere sind in Planung – in Steyr, Wels und Linz.

Ausblick 2024

2024 werden weitere Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen und aus Fossilgas-Heizanlagen durchgeführt. Auch das Roll-out der Konzernpolicy zur Energieträgerauswahl für Gebäude im Konzern erfolgt 2024. Der erste Fokus für die Umsetzung liegt auf den Standorten in Österreich. Zusätzlich werden nächste Schritte aus dem Projekt Gebäudeoptimierungsplan 2030 / 40 gesetzt.

Bereich Scope 3-Emissionen

In diesen Bereich fallen jene THG-Emissionen der ÖBB, die in der sogenannten Vorkette (z. B. durch Bereitstellung von Brennstoffen, Treibstoffen und Strom) oder entlang der Wertschöpfungskette verursacht werden. Das sind Emissionen, die bei der Herstellung der von den ÖBB beschafften Produkte und Leistungen (etwa Errichtung / Bau der Schieneninfrastruktur, Beschaffung von Schienenfahrzeugen bzw. Bussen). Dazu zählen aber auch Dienstreisen oder Emissionen, die durch Abfallentsorgung anfallen. Die Reduktion der Scope 3-Emissionen erfordert ein abgestimmtes Vorgehen auf nationaler und europäischer Ebene, da nur einige dieser Emissionen mit gezielten Maßnahmen direkt von den ÖBB beeinflussbar sind (z. B. Dienstreisen).

Bei anderen Bereichen sind die ÖBB vom europäischen und nationalen Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Dies gilt insbesondere für die Beschaffung von Bauleistungen, Infrastrukturanlagen sowie für neue Züge und Busse. Deswegen werden für das ÖBB Klimaneutralitätsziel 2040 bis 2050 in diesem Bereich unterschiedliche Anwendungstiefen und Zielansprüche definiert – abhängig von den erwarteten Rahmenbedingungen.

Highlights 2023

Nach der Identifizierung der maßgeblichen THG-Treiber aus der Beschaffung der ÖBB (im Herbst 2022) wurde im Berichtsjahr 2023 mit der Erarbeitung erster konzernweit strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope 3-Emissionen begonnen. Hier erfolgt die Ausrichtung möglicher THG-Reduktionsmaßnahmen bzw. die weitere Vertiefung von Maßnahmen entlang von zehn identifizierten Toptreibern. Gleiches gilt für weitere wesentliche Scope 3-Verursacher in den Teilkonzernen. 2023 ist der Startschuss für die schrittweise bzw. langfristige Umstellung von finanzbasierter THG-Bilanzierung der Scope 3-Emissionen aus dem ÖBB Einkauf hin zu konkreten Mengen / Massen erfolgt. Die ÖBB leisten damit jetzt schon wertvolle Vorarbeit für die künftige Orientierung am neuen ESRS E1 Standard. Dieser regelt, dass der jährliche Prozentsatz jener Scope 3-Emissionen angegeben werden soll, der aufgrund von Primärdaten ermittelt wurde. Begleitend zur Weiterentwicklung im Bereich der Scope 3-Emissionen wurde 2023 auch mit der Erarbeitung der ÖBB Kreislaufwirtschaftsstrategie begonnen – und zusätzlich auch die Entwicklung des TCO-CO₂-Tools NEU.

Die THG-Bilanzierung der Scope 3-Emissionen der ÖBB wurde im Berichtsjahr um eine weitere Teilkategorie erweitert. Neu berichtet werden die Scope 3-Emissionen zu „vermieteten und verleasteten Sachanlagen“ (siehe THG-Bilanz).

Wie bereits in den vergangenen Jahren wurden die rd. 1.000 t an CO₂eq-Emissionen, die 2023 ÖBB-weit durch dienstlich notwendige Flugreisen entstanden sind, im Jahr 2024 nachträglich kompensiert. Der Ausgleich erfolgt gezielt über ein Klimaschutzprojekt von Climate Partner (Naturschutz im Karwendelgebirge + Kombiprojekt). Die Flugkilometer 2023 sind im Vergleich zu 2022 um rd. 36% angestiegen.

Ausblick 2024

Im 1. Halbjahr 2024 soll der Maßnahmenkatalog für konkrete Reduktionsmaßnahmen zur Minderung von Scope 3-Emissionen der zehn Toptreiber aus der Beschaffung und weiterer großer Emissionsverursacher in den Teilkonzernen finalisiert werden und danach in die Umsetzung gehen.

Eine erste Version des TCO-CO₂-Tools NEU wird mit Februar 2024 erwartet. Die Programmierung wurde im Dezember 2023 gestartet. Der Mehrwert dieses Tools: die Einspeisung der CO₂ Daten in eine Datenbank, die von allen relevanten Stakeholder:innen ausgewertet werden kann, sowie die Abfrage wesentlicher Teile der Lieferkette auf Basis Primärdaten.

Verkehrsverlagerung GRI 203-1

Weitere Verkehrsverlagerungen auf die klimafreundliche Bahn sind, neben der Dekarbonisierung, das große Ziel der Klimaschutzstrategie. Damit unterstreichen die ÖBB ihre wichtige Rolle für den Klimaschutz in Österreich. Die Verlagerung des Verkehrs ist der zentrale Treiber und auch der wesentlichste Hebel der ÖBB Klimaschutzstrategie. Schon heute ersparen die ÖBB mit ihren Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in einem gewöhnlichen Betriebsjahr der heimischen Umwelt rund vier Millionen Tonnen an THG-Emissionen. Deswegen gilt es, für die Zukunft so viel Verkehr wie möglich vom Luft- und Straßenverkehr auf die Schiene zu bringen. Das ist auch ein wichtiges Ziel im Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.

Zur Bewältigung der angestrebten Verkehrswende haben sich die ÖBB zum Ziel gesetzt, die Leistungsfähigkeit auf der Schiene bis 2040 verdoppeln – durch Streckenausbau, Digitalisierung (inkl. ECTS) und Fahrzeuge. Dabei setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf den konventionellen Ausbau der Strecken, Bahnhöfe und Terminals, aber auch auf den Einsatz neuer Technologien in der Betriebsführung. So wird die Basis für weitere Verkehrsverlagerungen geschaffen – auf Grundlage von Fahrzeitverkürzungen sowie smarten Kapazitätserweiterungen. Noch mehr Personen für Bahn und Bus zu begeistern, ist das erklärte Ziel der ÖBB-Personenverkehr AG und der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft. Im Fokus stehen die kontinuierlichen Optimierungen entlang der gesamten Mobilitätskette sowie stetige Qualitätssteigerungen für die Kund:innen. Abgerundet wird das Ganze mit einem verbesserten Angebot bei den Gütertransporten auf der Schiene. Auch hier sind attraktive Lösungen für die gesamte Mobilitätskette wesentlich, um mehr Transport auf der klimafreundlichen Schiene abzuwickeln. Auch Abfalltransporte sollen künftig verstärkt auf der Schiene unterwegs sein.

Highlights 2023

Aufbauend auf dem „Nationalen Energie- und Klimaplan“ wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Das wurde auch im Rahmenplan 2023 bis 2028 mit einem Gesamtvolumen von rd. 19,0 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre bestätigt. Der Rahmenplan gilt für sechs Jahre und wird jährlich um ein Jahr rollierend erweitert und von der Bundesregierung beschlossen.

Die ÖBB investieren im Personenverkehr bis 2030 rd. 6,1 Mrd. EUR in ihre neue Flotte. Davon sind rd. 3,7 Mrd. EUR für Züge im Nahverkehr bestimmt und rd. 1,6 Mrd. EUR für Züge im Fernverkehr. Zusätzlich werden rd. 0,8 Mrd. EUR in Fahrzeugumbauten investiert. Für die Kund:innen bedeutet das rd. 330 neue Züge im Nah- und Fernverkehr und mehr als 100.000 moderne Sitzplätze in den nächsten Jahren. Aber auch im Bereich der Rail Cargo Group gab es ab 2022 Neuerungen. TransNET ist ein flächendeckendes Netzwerk der Rail Cargo Group, auf dem die Rail Cargo Group mit ganzen Wagenladungen, Einzelwagen, Containern, Ganzzügen oder auf der Rollenden Landstraße unterwegs ist (siehe Kapitel G.9).

Ausblick 2024

Das Ziel ist es, noch mehr Menschen und Güter auf der Bahn zu transportieren. Dazu braucht es mehr Kapazitäten durch neue und besser ausgelastete Strecken. Mit den beschlossenen Investitionen von rd. 21,1 Mrd. EUR für den ÖBB-Rahmenplan im Zeitraum 2024 bis 2029 sichert das Bundesministerium für Klimaschutz den eingeschlagenen Investitionskurs in grüne Mobilität nachhaltig ab. Der Bahnausbau geht konsequent weiter und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrs- und Klimawende.

Im Bereich Personenverkehr kommt es mit dem Fahrplan 2024 zu einem Plus an Angebotskilometern und damit zum konsequenten Ausbau des Angebots im Nah- und Fernverkehr im Vergleich zum Vorjahr. Darüber hinaus wird über die ÖBB 360° Mobilitätspakete am Ausbau von attraktiven Mobilitätsservices für die erste und letzte Meile gearbeitet (siehe Kapitel G.9).

Trotz dem durch mangelnde Kostenwahrheit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße laufend sinkt, gibt es in Teilbereichen Erfolge zu verzeichnen und damit mehr Verkehr auf der Schiene. Gründe dafür sind unter anderem eine Novelle im Abfallwirtschaftsgesetz und ein überarbeitetes Fördersystem für Anschlussbahnen für Unternehmen. Um die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür weiter zu optimieren, wurden im Rahmenplan unter anderem Mittel für die Errichtung und Anpassung von Güterladestellen vorgesehen. So wird der Umschlag von Transporten zwischen Straße und Schiene noch attraktiver. Generell ist im mittelfristigen Trend zu beobachten, dass sich der Schienengüterverkehrsmarkt in Europa rasant transformiert – neue Branchen, neue Kunden sowie ein Fokus auf Digitalisierung, Innovation und Nachhaltigkeit. Im Zuge dessen treibt die Rail Cargo Group die Digitalisierung und Innovationen im Schienengüterverkehr weiter voran. Abläufe zu automatisieren, sie einfacher und schneller zu gestalten und analoge, aufwendige und teure Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen, sind erklärte Ziele der Rail Cargo Group. Das senkt die Kosten, steigert die Transparenz und schafft Effizienz. Darüber hinaus sollen mit Tür-zu-Tür-Lösungen in den kommenden Jahren vor allem mittelständische Kunden angesprochen werden – mit Sendungsgrößen von einem Container bis hin zu einer Wagengruppe. Der Auftraggeber muss dabei nicht zwingend einen eigenen Bahnanschluss haben.

Treibhausgas-Emissionen der ÖBB 2023 (THG-Bilanz)

Die THG-Bilanz der ÖBB wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet bzw. geprüft. Zusätzlich zu Scope 1 und Scope 2 werden auch Scope 3-Emissionen angeführt. Insbesondere in jenen Bereichen der Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen reicht die aktuell verfügbare Datengrundlage für eine detaillierte mengenbasierte Berechnung der Scope 3-Emissionen noch nicht aus. Somit erfolgt hierzu eine Abschätzung (mit Bandbreite) in Form einer Hochrechnung. Sie baut auf einer Berechnung (Spend-based – Methode) durch externe Expert:innen aus dem Jahr 2018 (Datenbasis 2017) auf. Die detaillierte Aufbereitung und Berechnung dieser Scope 3-Teilkategorien erfolgt schrittweise. In den Scope 3-Kategorien brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall, Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen sowie vermietete und verleaste Sachanlagen konnte bereits eine detaillierte Berechnung durchgeführt werden.

Zusätzlich angegeben sind auch THG-Emissionen der internationalen (vollkonsolidierten) ÖBB Gesellschaften. Der strategische Fokus der ÖBB Klimaschutzstrategie liegt allerdings dennoch primär auf der Reduktion des nationalen CO₂-Fußabdrucks in Österreich. In diesem Sinne erfolgt eine detaillierte Betrachtung der nationalen Emissionswerte. Die Berechnung dieser THG-Bilanz erfolgte aufgrund der aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes. Bei der Berechnung der THG-Bilanz 2023 für ÖBB national (AT) wurden in der Bahnstromaufbringung auch Übertragungsverluste berücksichtigt.

THG-Emissionen: Gesamter Fußabdruck der ÖBB (national und international) im Jahr 2023 GRI 305-1, 305-2, 305-3, 305-5**Darstellung nach Scopes 1, 2 und 3
(Betrachtung market-based¹⁾)**

| in CO ₂ eq in Tonnen | Scope 1 | Scope 2 | Summe Scope 1 +2 | Scope 3 ²⁾ | Vergleich zu 2022 Summe Scope 1 + 2 |
|---------------------------------|----------------|---------------|------------------|----------------------------------|--|
| ÖBB national (AT) | 245.921 | 17.144 | 263.065 | 1.700.000 - | 275.469 |
| ÖBB international | 34.748 | 82.821 | 117.569 | 2.600.000 | 88.398 |
| Summe | 280.669 | 99.965 | 380.634 | 1.700.000 - 2.600.000 | 363.867 |

ERLÄUTERUNG:

Scope 2: ÖBB national (AT) und ÖBB international: Betrachtung market-based¹⁾, Hinweis zu ÖBB international: aktuell unterschiedliche Datenverfügbarkeit / Datenqualität in den jeweiligen europäischen Ländern – an der Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet – um Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern, wurde bei ÖBB international ein Risikoaufschlag von 20 % berücksichtigt.

¹⁾ market-based: Die marktbasierende Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für die ÖBB gesamt (national + international) 395.395 t (market-based: 99.965 t).

²⁾ Angabe einer Bandbreite: Scope 3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2023 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bau Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2023 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen, vermietete und verleaste Sachanlagen
Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung der restlichen Scope 3-Emissionen wird schon gearbeitet. Die Darstellung weiterer wesentlicher Scope-3-Teilkategorien erfolgt schrittweise.

Energieeinsatz

Auflistung eingesetzter Energieträger im Jahr 2023. Ein gesamter ÖBB Energiebedarf von rd. 3.518 GWh (ÖBB national + ÖBB international) im Jahr 2023 ist der dargestellten THG-Bilanz zugrunde gelegt (Wert 2022: rd. 3.622 GWh).

Energieeinsatz ÖBB national und international im Jahr 2023 GRI 302-1

| Energieeinsatz in Gigawattstunden (GWh) | ÖBB national (AT) | | ÖBB international ¹⁾ | |
|---|-------------------|----------------|---------------------------------|--------------|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Bahnstrom (inkl. Verluste) ²⁾ | 1.641,5 | 1.657,5 | 369,0 | 404,4 |
| Drehstrom | 294,0 | 296,7 | 7,0 | 8,2 |
| Erdgas | 115,8 | 135,1 | 9,1 | 14,2 |
| Fernwärme und Fernkälte | 128,0 | 123,1 | 0,1 | 0,1 |
| Feste und flüssige Brennstoffe | 13,9 | 18,8 | 0,0 | 0,0 |
| Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge) ¹⁾ | 811,1 | 836,4 | 128,9 | 127,3 |
| Gesamtenergiebedarf | 3.004,3 | 3.067,6 | 514,0 | 554,2 |

ERLÄUTERUNGEN

¹⁾ ÖBB international wurde 2021 zum ersten Mal erhoben – deswegen 20% Risikoaufschlag auf Werte 2021, 2022 und 2023, um mögliche Unschärfen in der Datenerhebung abzufedern. An der Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet.

²⁾ Aufgrund des Betriebs der Bahnstrominfrastruktur in Österreich fallen Übertragungsverluste innerhalb der Systemgrenze des ÖBB-Konzerns an.

| Klimarelevante Verbräuche für Sustainable Finance Framework GRI 2-4 | 2023 | 2022 | Ziel |
|---|-------|-------|--------------|
| Gesamtenergieverbrauch der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH in Kilowattstunden pro Quadratmeter pro 100 Mitarbeiter:innen (FTE) ¹⁾ | 5,56 | 6,40 | 6,04 (2030) |
| Energieverbrauch Traktionsstrom der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH in Gesamtbruttotonnenkilometer pro Kilowattstunde | 40,42 | 40,54 | 41,49 (2028) |

¹⁾ Die Erhebungsperiode ist jeweils von 01.04. bis zum 31.03. des Folgejahres. Hinweis: Größter Heizbedarf besteht jeweils von Dezember bis März.

Dekarbonisierung entlang von drei Bereichen

Die ÖBB gehen bei ihren Klimazielen beziehungsweise bei der Dekarbonisierung entlang von drei Bereichen vor: Mobilität (Kerngeschäft der ÖBB), Gebäude / ortsfeste Anlagen und Scope 3-Emissionen. Für die Dekarbonisierungspfade der Bereiche Mobilität und Gebäude / ortsfeste Anlagen (Scope 1 und 2) liegen solide Datengrundlagen vor. Die Entwicklung von Reduktionsmaßnahmen für die Erreichung der strategischen Zielsetzungen der ÖBB Klimaschutzstrategie zu diesen Bereichen ist angelaufen. Im Bereich der Scope 3-Emissionen liegen konkrete Detaildaten zu mehreren Scope 3-Teilkategorien die für die Berechnung der THG-Emissionen genutzt werden ebenfalls vor. Weitere sind in Erarbeitung, wie z. B. Transporte durch Dritte. Die restlichen Scope 3-Emissionen der ÖBB – z. B. aus der Beschaffung werden derzeit anhand der „Spend-based Methode“ berechnet. Die folgenden Detailangaben zeigen den CO₂-Fußabdruck der ÖBB in Österreich (ÖBB national) im Jahr 2023, beschreiben die THG-Emissionen zu diesen drei Bereichen und die Entwicklungen im Vergleich zu 2022:

THG-Emissionen: Fußabdruck der ÖBB national (AT) im Jahr 2023 GRI 305-1, 305-2, 305-3, 305-5

Darstellung nach Scopes 1, 2 und 3 (Betrachtung market-based¹⁾)

| in CO ₂ eq in Tonnen | Scope 1 | Scope 2 | Scope 3 | Summe 2023 | Summe 2022 |
|--|----------------|---------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| PV Schiene | 43.624 | 74 | | 43.698 | 48.039 |
| GV Schiene | 28.940 | 34 | | 28.974 | 31.262 |
| Kältemittelverluste Schiene | 6.793 | | | 6.793 | 7.946 |
| Postbus | 116.935 | 1 | | 116.936 | 117.142 |
| Kältemittelverluste Postbus | 5.085 | | | 5.085 | 4.474 |
| Innerbetrieblicher Verkehr (inkl. Dienstfahrzeuge, eigene Lkw, ...) ²⁾ | 17.155 | | | 17.155 | 17.352 |
| Summe Mobilität | 218.532 | 109 | | 218.641 | 226.215 |
| Strom | | 434 | | 434 | 197 |
| Wärme (fossil) | 26.603 | 15.502 | | 42.105 | 47.085 |
| Wärme (erneuerbar) | 9 | | | 9 | 3 |
| Kälte | | 1.099 | | 1.099 | 1.012 |
| Kältemittelverluste Gebäude (inkl. SF6) | 777 | | | 777 | 957 |
| Summe Gebäude / ortsfeste Anlagen | 27.389 | 17.035 | | 44.424 | 49.254 |
| Summe Mobilität und Gebäude / ortsfeste Anlagen | 245.921 | 17.144 | | 263.065 | 275.469 |
| Brennstoff- und energiebezogene Emissionen Mobilität ³⁾ | | | 63.017 | 63.017 | 62.151 |
| Brennstoff- und energiebezogene Emissionen Gebäude ³⁾ | | | 17.927 | 17.927 | 21.268 |
| Abfall ⁴⁾ | | | 66.224 | 66.224 | 58.411 |
| Geschäftsreisen (Flugreisen) | | | 1.064 | 1.064 | 1.057 |
| Pendeln der Arbeitnehmer:innen ⁵⁾ | | | 33.323 | 33.323 | 27.991 |
| Vermietete und verleaste Sachanlagen | | | 4.672 | 4.672 | noch nicht berichtet |
| Restliche Teilkategorien wie Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen, Upstream Transport ... ⁶⁾ | | | 1.500.000 | 1.500.000 | 1.500.000 |
| | | | - 2.400.000 | - 2.400.000 | - 2.200.000 |
| | | | 1.700.000 | 1.700.000 | 1.700.000 |
| | | | - 2.600.000 | - 2.600.000 | - 2.400.000 |
| Summe Scope 3-Emissionen | | | 1.700.000 | 1.963.065 | 1.975.469 |
| | | | | - 2.863.065 | - 2.675.469 |
| Gesamtsumme | 245.921 | 17.144 | - 2.600.000 | - 2.863.065 | - 2.675.469 |

ERLÄUTERUNG:

¹⁾ Scope 2 – market-based: Die marktbasierete Methode spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben. Die standortbasierte Methode (location-based) spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren – z. B. eines Landes). Die ÖBB beziehen gezielt Strom aus erneuerbaren Energieträgern – und zwar für den Betrieb in Österreich und teils auch für den Betrieb international. Deswegen wurde für die THG-Bilanz die market-based Methode gewählt. Im Vergleich dazu betragen die Scope 2 location-based Werte (Emissionsfaktoren Strom) für ÖBB national (AT) Mobilität und Gebäude: 312.573 t (market-based: 17.144 t).

²⁾ Innerbetrieblicher Verkehr enthält THG-Emissionen aus: PKW- und Nutzfahrzeuge (eigene Lkw), Sonderfahrzeuge Schiene, Werksverkehre, Betrieb von Stapler, ...

³⁾ Scope 3 aus Bereich Mobilität und Gebäude.

⁴⁾ THG-Bewertung gefährlicher Abfälle.

⁵⁾ Bewertung THG-Emissionen über Modellrechnung Umweltbundesamt.

⁶⁾ Angabe einer Bandbreite: Scope 3-Emissionen aus der Beschaffung v. a. von Kapital- und Verbrauchsgütern und von Dienstleistungen derzeit auf Basis einer Grobberechnung aus 2017 für 2023 hochgerechnet. Wert variiert jährlich in Abhängigkeit des tatsächlichen Beschaffungsvolumens (v. a. Bauinfrastruktur, Fahrzeugbeschaffung). Für folgende Teilkategorien liegen bereits detaillierte Basisdaten und auch THG-Emissionen für 2023 vor: brennstoff- und energiebezogene Emissionen, Abfall (gefährlicher Abfall), Geschäftsreisen (Flugreisen), Pendeln der Arbeitnehmer:innen, vermietete und verleaste Sachanlagen
Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung der restlichen Scope-3-Emissionen wird schon gearbeitet. Die Darstellung weiterer wesentlicher Scope 3-Teilkategorien erfolgt schrittweise.

*Hinweis: Positionen enthalten auch geringe anteilige Scope 3-Emissionen aus ÖBB international.

CO₂-Ausgleich (CO₂-Offset)

Im Berichtsjahr 2023 entstandene THG-Emissionen aus dienstlich notwendigen Flugreisen (Scope 3-Emissionen aus Geschäftsreisen) und Scope 1, Scope 2 und Scope 3-Emissionen aus den Warenlagern der Rail Cargo Group in Lenzing und in Freudenau werden 2024 im Nachhinein kompensiert.

Entwicklung der Emissionen im Jahr 2023

Die Treibhausgasemissionen (Scope 1, 2) des ÖBB Mobilitätsbereichs in Österreich haben sich im Jahr 2023 auf rd. 219.000 Tonnen reduziert (Vj: rd. 226.000). Im Schienenverkehr sind die Treibhausgasemissionen 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rd. 6.600 Tonnen gesunken. Im Personenverkehr ist das auf die gestiegenen Verkehrsleistungen durch E-Traktion und auf einen Rückgang des Dieserverbrauchs zurückzuführen. Die Reduktion der THG-Emissionen im Güterverkehr ist v.a. dem Rückgang der Verkehrsleistungen zuzuschreiben. Beim Postbus konnten die THG-Emissionen trotz Anstiegs bei der Verkehrsleistung auf gleichem Niveau wie 2022 gehalten werden (durch höhere Auslastung und durch erste positive Effekte aus dem Betrieb von E-Bussen). Im innerbetrieblichen Verkehr konnte der Dieserverbrauch im Fuhrpark der Rail Equipment GmbH und CoKG 2023 im Vergleich zu 2022 um rd. 180.000 Liter reduziert werden. Die THG-Emissionen 2023 im Bereich Gebäude sind von rd. 49.300 Tonnen im Jahr 2022 auf rd. 44.400 Tonnen gesunken. Vor allem bei Wärme (fossil) ist ein größerer Rückgang der Emissionen zu verzeichnen. Der schon 2019 / 2020 gestartete Heizölausstieg, der schrittweise Ausstieg aus Fossilgas und auch die Energiesparoffensive, ausgelöst durch Energieknappheit und Teuerung zeigen diesbezüglich positive Effekte. Die dargestellten THG-Emissionen zu Scope 3-Teilkategorien sind teilweise bereits konkret berechnet und zum Teil aber noch hochgerechnet. Eine Entwicklung 2023 zu 2022 ist daher nur bei schon konkret angegebenen Teilkategorien im Detail darstellbar. Der erkennbare leichte Emissionsanstieg ist hauptsächlich auf gestiegene Emissionen aus der Abfallentsorgung zurückzuführen, teils auch durch Anstieg einzelner Emissionsfaktoren im Scope 3. Zusätzlich wird mit „vermieteten und verleasteten Sachanlagen“ auch eine weitere Scope 3-Teilkategorie erstmals berichtet.

Entwicklung der spezifischen Emissionsfaktoren und gesamter CO₂-Spareffekt der ÖBB Verkehrsleistungen in Österreich

Der gesamte CO₂-Spareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich beträgt im Jahr 2023 rd. 4,2 Mio. t (2022: rd. 4,0 Mio. t). Dieser Wert konnte vorwiegend aufgrund des Anstiegs der ÖBB Verkehrsleistungen im Personenverkehr und beim Postbus im Berichtsjahr 2023 weiter verbessert werden. Das Vor- Corona-Niveau 2019 mit einem CO₂-Einspareffekt von rd. 4,2 Mio. t wurde daher 2023 wieder erreicht.

THG-Emissionen: Spezifischer Fußabdruck von Bahn und Bus in Österreich

| Spezifische CO ₂ -eq Emissionen im Bereich Mobilität (inkl. Vershub) ^{*)} | 2023 | 2022 | Ziel 2028 |
|---|------|------|-----------|
| CO ₂ -eq im Personenverkehr Schiene in Gramm pro Personenkilometer | 4,91 | 5,71 | 4,96 |
| CO ₂ -eq im Güterverkehr Schiene in Gramm pro Tonnenkilometer | 3,05 | 2,89 | 2,76 |
| CO ₂ -eq im Postbusverkehr in Gramm pro Personenkilometer | 54,2 | 59,8 | 58,0 |

^{*)} Mit Zielsetzungen auf Basis des Sustainable Finance Framework 2023, GRI 2-4.

ERLÄUTERUNG:

Vergleichswerte 2021 laut Umweltbundesamt: Pkw: 218,7 g / Pkm, Flugzeug (inkl. RFI)*: 501,6 g / Pkm, Lkw: 88,8 g / tkm. Vergleichswerte aus der aktuellen Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) für 2022 liegen laut Umweltbundesamt voraussichtlich erst im Mai 2024 vor. *Wert für kurze Langstrecke.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Klimaschutz (Auszug)

Grüne Flotte für modernste Instandhaltung | Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in emissionsfreie Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge.

Innovative Grünstrom Produktion | Die ÖBB bauen ihre umweltfreundliche Stromproduktion mit neuen Fotovoltaikanlagen weiter aus.

Kraftwerk „Obervellach II“ voll auf Kurs | Ab Sommer 2024 wird hier grüner Bahnstrom produziert.

Vom Rettungszug zum Servicejet | Die neuen Servicejets der ÖBB revolutionieren die Rettungs- und Löscharbeiten im Netz der ÖBB-Infrastruktur.

ÖBB-Infrastruktur AG gewinnt Ö3-Verkehrsaward | Auszeichnung für weltweit erste Bahnstrom-Windenergieanlage.

Neues Abfallwirtschaftsgesetz verlagert 200.000 Tonnen auf die Schiene | Mit der Novellierung des Abfallwirtschaftsgesetzes in Österreich ergeben sich neue Chancen für den Bahntransport und die Rail Cargo Group.



Klimaschutz und Ausbildung vereint | ÖBB Lehrlinge bauen Fotovoltaikanlage auf eigenem Wohnhaus.

ÖBB Bildungscampus St. Pölten mit österreichischem Umweltzeichen geehrt |
Nach zweijährigem Zertifizierungsprozess mit Österreichischem Umweltzeichen geehrt.

Grüner Gütertarif bei der Rail Cargo Group | Seit 2023 bietet die Rail Cargo Group als Service für ihre Kunden eine extern geprüfte Emissionsurkunde an.

Multimodale Logistik | Mit einem Pool von 300 Wechselaufbauten soll die Verkehrsverlagerung auf die Schiene noch attraktiver gemacht werden.

G.2. Anpassung an den Klimawandel GRI 201-2

Managementansatz

Der Klimawandel stellt weltweit eine der größten Herausforderungen dar. Die ÖBB betreiben eine Vielzahl von Initiativen, um einen Beitrag zu Dekarbonisierung zu leisten. Dennoch müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Klimawandel schon passiert. Klimabedingte Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Bei den ÖBB betrifft das im Besonderen die Infrastruktur und die Assets des Unternehmens sowie in weiterer Folge den Umfang und die Qualität ihrer Mobilitätsdienstleistungen. Darüber hinaus müssen die ÖBB mögliche Beeinträchtigungen durch den Klimawandel sowohl für ihre Kund:innen als auch für ihre Mitarbeiter:innen in Betracht ziehen.

Die sichere Bahnbetriebsführung, ein Optimum an Streckenverfügbarkeit und die Minimierung von Anlagen- und Fahrzeugstörungen sind eine Grundvoraussetzung, damit die ÖBB ihre Mobilitätsdienstleistungen anbieten können. Für die ÖBB haben daher der Schutz ihrer Bahninfrastruktur und ihrer Assets oberste Priorität. Zugleich sollen Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen möglichst minimal gehalten werden. Um eine effektive Anpassung an den Klimawandel bestmöglich zu erwirken, ist neben der Umsetzung von Präventivmaßnahmen auch die Etablierung von Monitoring- und Frühwarnsystemen von großer Wichtigkeit.

Die Etablierung eines Monitoring- und Frühwarnsystems dient dazu, aufkommende Gefahren und negative Einwirkungen frühzeitig zu erkennen. Die Präventivmaßnahmen der ÖBB wirken den negativen Einflüssen auf die Infrastruktur und ihrer Assets entgegen. Die Schwerpunkte liegen dabei beispielsweise auf dem Schutz vor Naturgefahren und einem angepassten Schutzwaldmanagement. Einschränkungen bei der Energieerzeugung und Beeinträchtigungen für Kund:innen sowie Mitarbeiter:innen sollen durch Präventivmaßnahmen ebenfalls möglichst vermieden werden. Das Katastrophenmanagement der ÖBB sowie an den Klimawandel angepasste Produkte im Personen- und Güterverkehr sind weitere Maßnahmen, die die Anpassung an den Klimawandel unterstützen.

Zielsetzungen

- Gezielte Entwicklung und Erweiterung von geeigneten Vorbeugemaßnahmen bzgl. Auswirkungen des Klimawandels
- Einführen von Monitoring- und Frühwarnsystemen, um Gefahren frühzeitig und rasch zu erkennen und effizient darüber zu informieren
- Umsetzung der bereits definierten einheitlichen Vorgehensweise bei Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten im Gleis bei hohen Temperaturen
- Erhalt und an den Klimawandel angepasste Pflege der Fläche des bewirtschafteten Schutzwaldes
- Bedarfsgerechtes Anlagenmanagement bei Steinschlag-, Wildbach- und Lawinenverbauungen

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick (Fokus AT) | 2023 | 2022 |
|--|--------|--------|
| Gesamte Steinschlag- und Lawinenverbauungen in Kilometer | 212 | 204 |
| Gesamte Wildbachverbauungen in Kilometer | 2,1 | 1,8 |
| Fläche bewirtschafteter Schutzwald in Hektar | 3.370 | 3.370 |
| Bäume im Baumkataster in Stück | 10.559 | 10.246 |
| Verschiedene Baumarten in Stück | 213 | 203 |

Um die Natur und auch ihre vorhandene Schutzfunktion nicht negativ zu beeinflussen, legen die ÖBB sehr großen Wert darauf, nur die notwendigsten Anpassungsmaßnahmen zu setzen, da dies immer einen Eingriff in die Natur bedeutet. Solche Maßnahmen sind beispielsweise Steinschlag-, Wildbach- und Lawinenverbauungen. Im Vergleich zu 2022 erhöhte sich die Gesamtlänge an Steinschlag- und Lawinenverbauung im Jahr 2023 auf 213 km (Vj: 204 km). Die Gesamtlänge an technischen Anlagen zum Wildbachschutz beträgt 2023 rd. 2,1 km.

Künftig sind vermehrt Schäden an Bahnanlagen und Streckenunterbrechungen durch Stürme zu erwarten. Gefahrenquellen sind insbesondere Stürme, die bei Gewittern sehr kleinräumig, allerdings mit hohen Windgeschwindigkeiten auftreten. Zudem kann durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Jedoch ist wiederum ein stabiler, funktionsfähiger und klimafitter Schutzwald von großer Bedeutung, um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen. Als zentrale Maßnahme setzen die ÖBB auf den Erhalt der Fläche an bewirtschaftetem Schutzwald, der mit 3.370 ha weiterhin gleichbleibend groß ist.

Extremwetterereignisse stellen die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur immer wieder vor große Herausforderungen, was sich wiederum auf die Pünktlichkeit auswirken kann. Geografisch bedingt gibt es in Österreich für Züge nur sehr lange Umleitungsstrecken, so kommen meist entsprechende Schienenersatzverkehre zum Einsatz. Das ist mit einem hohen logistischen Einsatz und Verzögerungen für die Reisenden verbunden. Solche wetterinduzierten Schadensereignisse sollen bestmöglich vermieden und weiter reduziert werden. Dafür wurde 2019 unter anderem das Projekt „clim_ect“ gestartet und bereits 2021 erfolgreich abgeschlossen. Mithilfe der Projektergebnisse können Aussagen zur Eintrittswahrscheinlichkeit eines wetterbedingten Schadensereignisses getroffen werden. Dies gelingt durch die Überschneidung der meteorologischen Daten mit Wetterbeobachtungen für eine konkrete kleinräumige Bezugsebene. So können zukünftig Gefährdungskorridore auf der Schieneninfrastruktur identifiziert und präventive Handlungen gesetzt werden.

Das VIF-Projekt „INGEMAR“ (Intelligentes Naturgefahrenmanagement und Risikobeurteilung) wurde mittlerweile erfolgreich abgeschlossen. Ergebnisse daraus sind vor allem die Verknüpfung von Wetterdaten mit der Zustandsbeurteilung von technischen Schutzverbauungen sowie Schutzwaldbeständen. Diese werden aktuell im ÖBB Lawinenwarndienst angewendet. An INGEMAR schließt nahtlos das VIF-Projekt KlimZug (Klimawandelanpassung im Zugverkehr durch Prognose von Extremwetterereignissen und klimawandelbedingten Änderungen im Energiedargebot) an. Von 2022 bis 2024 wird die Prognose von Extremwetterereignissen untersucht und verbessert.

Im Jahr 2023 wurden im Zuge eines FFG-Forschungsprojekts Möglichkeiten für die Detektion von seichtgründigen und flächigen Hangrutschungen entwickelt. Diese Art von Rutschungen sind betreffend deren Örtlichkeit sehr schwer zu prognostizieren und kündigen sich auch vor dem Eintreten nicht an. Auslöser können lang andauernde Niederschläge, jedoch auch bereits kurze Regen mit sehr hoher Intensität sein – wie z. B. im Zuge von Gewittern. Das Ziel im Forschungsprojekt liegt vor allem darin, Technologien zu entwickeln, um rutschungsgefährdete Hänge bis zu einer Längenausdehnung von 100 bis max. 200 m in Echtzeit zu detektieren und bei Erhalt einer Warnung unmittelbar organisatorische Maßnahmen (z. B. Langsamfahren oder Gleissperren) zu treffen.

Reisen mit Komfort

Der ÖBB-Personenverkehr AG ist es ein wichtiges Anliegen, den Kund:innen sowohl im heißen Sommer als auch im kalten Winter ein angenehmes Reiseerlebnis anbieten zu können. Dazu gehört neben anderen Faktoren auch eine topausgestattete Flotte, die eine angenehme Reise in wohltemperierten Zügen und Bussen ermöglicht. Im Zusammenhang mit zahlreichen Upgrades wurden im Laufe der Jahre immer mehr Züge mit Klimaanlage ausgestattet. Bis zum Jahr 2030 soll so der Anteil der klimatisierten Züge im Nah- und Fernverkehr bei nahezu 100% liegen. Bei Neubeschaffungen ist der Blick in die Zukunft von besonderer Bedeutung. Die gültigen Normen in der EU zur Klimatisierung von Schienenfahrzeugen berücksichtigen bereits steigende Anforderungen und hohe Leistungsfähigkeit aufgrund häufigerer erhöhter Außentemperaturen im Sommer.

Hochwasserbetroffenheit von Bahnanlagen

Im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit werden Pläne erstellt, die jene Streckenabschnitte ausweisen, an denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht. Bei den konkret betroffenen Streckenabschnitten wird ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt. Es steht in Folge als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung. Die Pläne der Hochwasserbetroffenheit bilden zugleich auch eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können. Beispielsweise werden die Pläne bei den Verhandlungen für Beitragszahlungen von Dritten herangezogen.

Aktuelle Niederschlagsdaten als wichtige Grundlage für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen

Die klimatischen Änderungen können sich auch auf den gesamten Bahnkörper sowie auf das bahnnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) auswirken. Das wiederum kann letztendlich Folgen für den Bahnbetrieb haben. Solche klimatischen Änderungen können der Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Änderung des Niederschlagsmusters (intensiverer Niederschlag, Regen, Schnee etc. in einem bestimmten, tendenziell kürzeren Zeitintervall) und ebenso Änderungen in Bezug auf Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen sein. Für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen werden daher Niederschlagsdaten verwendet, die möglichst aktuell und auch laufend fortgeschrieben / aktualisiert werden. Diese werden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft per Internetabfrage bezogen.

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. Allerdings können speziell lokal begrenzte Extremwetterereignisse, die große Folgeschäden nach sich ziehen, nur schwer vorhergesagt werden. Jedoch wird mit der Verwendung der ständig aktualisierten Niederschlagsdaten das Ziel verfolgt, die bestmöglichen Grundlagen für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen bereitzustellen.

Highlights 2023

In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels und möglicher Folgen ist es für den ÖBB-Konzern von essenzieller Bedeutung, potenzielle Klimagefahren zu analysieren. Eine fundierte Klimarisikoanalyse stellt fest, ob sich potenzielle Klimagefahren zu Klimarisiken entwickeln könnten, die wiederum die Geschäftstätigkeiten wesentlich beeinträchtigen. Die Erkenntnisse aus der Analyse werden für die erweiterten Berichtspflichten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung beziehungsweise die zukünftigen Anforderungen gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) verwendet. Zusätzlich legt die Klimarisikoanalyse den Grundstein dafür, dass der ÖBB-Konzern entsprechende Anpassungsmaßnahmen zu klimatischen Veränderungen setzen kann. Auf diese Weise wird die Klimaresilienz gestärkt und die Leistungsfähigkeit des Konzerns gesichert.

Die Evaluierung von Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren ist seit vielen Jahren im Risikomanagement verankert. Darüber hinaus gewinnt die Bewertung von Klimarisiken mit einem langfristigen Zeithorizont, aufgrund steigender Extremwetterereignisse, länger anhaltender Hitzeperioden, etc. zunehmend an Bedeutung.

Aus diesem Grund wurde im Geschäftsjahr 2022 erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse in Bezug auf physische Klimarisiken durchgeführt (siehe auch Kapitel G.8. – EU-Taxonomie-VO). Die Analyse basiert auf den in Österreich bestmöglichen verfügbaren Klimaszenarien-Daten (ÖKS15). Unter Anwendung der ÖKS15-Daten wurden für die nächsten zehn Jahre (2021 bis 2030) die Klimadaten von 1991 bis 2020 evaluiert. Für die Periode 2021 bis 2050 wurde eine Bandbreite des Klimaszenarios RCP 8.5 betrachtet. Das Klimaszenario RCP 8.5 ist ein Szenario, in dem weiterhin hohe Treibhausgasemissionen ausgestoßen werden.

Um die Klimaszenarien bestmöglich zu beurteilen, wurde der Prozess durch die Klimaexpert:innen der GeoSphere Austria – Bundesanstalt für Geologie, Geophysik, Klimatologie und Meteorologie begleitet. Die Bewertung der negativen Auswirkung erfolgte qualitativ auf Basis einer standardisierten Bewertungsskala. Neben kleinen standardmäßigen Aktualisierungen wurde 2023 die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse der Rail Cargo Group auch für ausgewählte Standorte außerhalb von Österreich durchgeführt. Sie berücksichtigt die Klimagefahren Hitzewelle, Wind, Flusshochwasser, Küstenüberflutung, Änderung des Niederschlagsmusters und extreme Niederschläge.

Aufgrund diverser Unsicherheiten (z. B. unzureichende Datenbasis) wurde nur dort, wo aktuell möglich, eine quantitative Beurteilung durchgeführt. Auf eine vollständige quantitative Beurteilung wurde im ersten Schritt verzichtet.

Als zusätzliches Instrument, vor allem im Bereich der Schieneninfrastruktur, wurde im Jahr 2022 die Naturgefahrenhinweiskarte fertiggestellt. Dabei wurden entlang des Streckennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG Naturereignisse bundesweit standardisiert und objektiv erhoben. Im Jahr 2023 wurde darauf aufbauend die bedarfsgerechte Fortschreibung der Hinweiskarten in Abhängigkeit von allfälligen Naturereignissen und neuen Schutzverbauungen begonnen. Um bei Stürmen und Gewittern Baumwürfe und Baumbrüche Richtung Oberleitung bestmöglich zu reduzieren, wurden im Jahr 2023 insgesamt bis zu ca. 105 km Bahnbegleitwald angelegt. Dies bedeutet, dass Bäume, die bei Stürmen oder auch bei Gewittern ins Gleis fallen könnten, bedarfsorientiert entfernt und durch passende Baumarten wieder aufgeforstet wurden. Dadurch wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Sicherheit, Pünktlichkeit und Streckenverfügbarkeit geleistet.

Um unerwartet auftretende Schäden und Beeinträchtigungen am Streckennetz der ÖBB künftig besser abschätzen zu können, wurde 2023 ein innovatives Pilotprojekt umgesetzt. Im Rahmen dieses Projekts werden künftig "Drohngaragen" über das Streckennetz verteilt. Die eingesetzten Drohnen senden Echtzeitbilder vom Zustand des betroffenen Streckenabschnitts. Dies kann zu Zeiteinsparungen durch verkürzte Bearbeitungszeiten und die Minimierung von Streckensperren führen.

Um in Richtung Nachhaltigkeit auch einen entsprechenden Beitrag zu leisten, wurde im Jahr 2023 das Regelwerk 09.04 – Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen – bedarfsgerecht fortgeschrieben. Neu enthält dieses Regelwerk nun eine Bestimmung, dass Niederschlagswässer primär vor Ort versickert werden sollen, bevor diese z. B. in die Kanalisation eingeleitet werden. Dadurch werden die Wässer unmittelbar dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt. Zahlreiche Untersuchungen und Beobachtungen haben auch ergeben, dass die diversen Rückhalte- und Versickerungsbecken der Bahn wichtige Feuchtlebensräume in der Landschaft sind.

Ausblick 2024

Die nächste detailliertere Evaluierung potenzieller Klimagefahren wird im Zusammenhang mit der Umstellung auf die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) E1 – Klimawandel erfolgen. Zusätzlich wird GeoSphere Austria – Kooperationspartner der ÖBB – in Q3 2024 die EURO-CORDEX Daten inkl. statistischer Fehlerkorrektur für eine weitere Verfeinerung der KRVA im Ausland zur Verfügung stellen zu können.

Im Jahr 2024 wird auch weiter an der Sanierung der Schutzwälder gearbeitet, um die Stabilität der Schutzwälder und ihre Schutzfunktion vor Naturgefahren und Bodenerosion gewährleisten zu können. Höchste Priorität hat dabei das Aufforsten der Wälder. Das soll die Verjüngung und eine Mischwaldkultur fördern.

Schutzanlagen gegenüber Naturgefahren werden wie in den Vorjahren als Ergebnis aus der Naturgefahrenhinweiskarte errichtet und infolge des aktuellen Anlagenzustandes bedarfsgerecht reinvestiert.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Anpassung an den Klimawandel (Auszug)

Hochwasserbetroffenheit | Erkenntnisse der Untersuchungen als Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten.

Präventive Baumentfernung – „Bahnbegleitwald“ | Mit der präventiven Baumentfernung sollen Beeinträchtigungen der Bahn durch Äste oder umstürzende Bäume bei Stürmen und Gewittern bestmöglich reduziert werden.



G.3. Emissionen (exkl. CO₂)

Managementansatz

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für etwa 16% der Staubemissionen und für rd. 55% der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich. Hauptverursacher ist der Straßenverkehr. Schallemission ist eine weitere Umweltbelastung, von der sich die Bevölkerung wegen ihrer direkten Wahrnehmbarkeit am meisten betroffen fühlt. Hauptquelle der Schallbelastung ist der Verkehr, wobei der Straßenverkehr auch hier als Hauptlärmereger dominiert.

Die Bahn ist das mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel, dennoch verursacht auch die Bahn Emissionen. Neben den Treibhausgasemissionen (Hinweis: THG-Emissionen siehe Kapitel G.1. Klimaschutz) werden auch klassische Luftschadstoffe wie Stickstoffoxid (NO_x) oder Stickstoffdioxid (NO₂) emittiert. Diese entstehen durch Schienen-, Bus- und innerbetrieblichen Verkehr mit Diesel ebenso wie durch Heizungsanlagen im stationären Bereich. Weiters treten beim Betreiben von Bahn und Bus Schallemissionen und Erschütterungen, Staub und Feinstaub sowie Lichtverschmutzung und elektromagnetischer Smog auf.

Im Sinne einer nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens wollen die ÖBB alle Arten von Emissionen, die eine Belastung für Mensch und Umwelt darstellen können, reduzieren. Das gilt umso mehr, als der Schienenverkehr weiter zunehmen wird. Mit wirkungsvollen Maßnahmen wollen die ÖBB mögliche Belastungen durch Emissionen für Anrainer:innen und Natur minimieren und zugleich den Komfort und die Sicherheit für ihre Kund:innen optimieren.

Die wesentlichen ÖBB Themenfelder zur Reduktion von Emissionen sind:

- Schallemissionen / Erschütterungen
- Klassische Luftschadstoffe (Hinweis: über THG-Emissionen wird im Baustein Klimaschutz speziell berichtet)
- Lichtverschmutzung / elektromagnetische Felder

Verminderung von Schallemissionen und Schutz vor Erschütterungen / Vibrationen

Schienenverkehr ist ein wesentlicher Teil der klimafreundlichen Mobilität. Bahnschall ist die „Achillesferse“ in der Akzeptanz als klimafreundliches Verkehrsmittel – vor allem Schallemissionen der Güterwagen. Daher steigern „leise Züge“ die Akzeptanz der Anrainer:innen für die Bahn. Ziel der ÖBB ist es, die Belastungen durch Schallemissionen und auch Belastungen durch Erschütterungen (Vibrationen) für die Anrainer:innen an Bahnstrecken noch weiter zu senken. Zugleich wird damit der Fahrkomfort für Reisende (z. B. Nachtzug) noch weiter erhöht. Zur Erreichung dieses Ziels ist die Systemsicht auf die Interaktion von Infrastruktur und Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung.

Infrastrukturseitige Maßnahmen

- Effiziente ortsfeste Schallschutzmaßnahmen, gemeinsam mit BMK, Ländern und Gemeinden – durch Förderung von Schallschutzwänden bzw. -dämmen (knapp 1.000 km Strecken sind jetzt schon abgedeckt) und Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in hochbelasteten Gebieten
- Umsetzung der europäischen Vorgaben der TSI-Noise („quieter routes“) in Österreich mit Fokus auf alle am Netz der ÖBB tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise Wagenhalter: Ab 08.12.2024 dürfen auf sogenannten „leisen Strecken“ nur mehr leise (d.h. entsprechend auf lärmarme Bremsen umgerüstete) Güterwagen verkehren. Sie weisen einen um ca. 10dB leiseren Vorbeifahrtspegel auf als vor der Umrüstung.
- Schallminderungsmaßnahmen durchlaufende Instandhaltungsmaßnahmen des Schienennetzes (z. B. Schienenschleifen)
- Jahresbericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee“ mit Bezug auf Eisenbahn-Schallemissionen der zweigleisigen Südstrecke im Zentralraum Kärnten (gemeinsam mit Land Kärnten)
- Forschung und Entwicklung – zur Forcierung neuer und innovativer Maßnahmen zur weiteren Verringerung von Bahnlärm (eine Auswahl an Forschungsprojekten findet sich im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ auf <https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung>)
- Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (z. B. Zustand des Gleises, Aufbau / Schichtung des Gleis-Unterbaues)

Fahrzeugseitige Maßnahmen

- Die Rail Cargo Group setzt alles daran, den Schienengüterverkehr leiser zu machen. Dafür stattet sie alle ihre in Betrieb befindlichen Güterwagen mit neuen leisen Bremssohlen aus. Die Laufflächen bleiben glatter und die Rollgeräusche werden somit entscheidend leiser. Güterzüge klingen dann fast um die Hälfte leiser als herkömmliche Wagen. Im März 2018 wurde mit dem Umbau begonnen, und 2023 wurde die Umrüstung abgeschlossen. Mit Ende 2023 ist die Flotte der Rail Cargo Austria AG zu über 99 % mit leisen Bremsen ausgestattet und entspricht damit bereits den ab 2024 gültigen gesetzlichen Vorgaben. Diese Maßnahme entspricht der Umsetzung der europäischen Vorgaben der TSI-Noise, damit die Güterwagen ab 2024 auf den „quieter routes“ fahren dürfen.
- Weitere Anwendung geltender technischer Normen / Standards in Hinblick auf die Lärminderung bei der Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr und von Bussen für den Personenverkehr auf der Straße
- Umsetzung fahrzeugseitiger Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen (Zustand des Rollmaterials, Gewicht / Geschwindigkeit und Zusammensetzung von Zügen ...)
- Lärminderung im Bahnbetrieb durch gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen für eine lärmindernde Betriebsführung (Lärmschutzanweisungen für Verschub bzw. Betrieb)

Klassische Luftschadstoffe

Hinweis: CO₂-Emissionen werden im Kapitel G.1. Klimaschutz behandelt.

Klassische Luftschadstoffe (NO₂, NO_x ...) werden bei den ÖBB ähnlich wie Treibhausgasemissionen zu großen Teilen bei Verbrennungsprozessen ausgestoßen. Die Emission erfolgt einerseits im Verkehr (z. B. Dieseleinsatz im Schienen- / Bus- und innerbetrieblichen Verkehr), andererseits bei stationären Anlagen (Heizanlagen). Staub- und Feinstaubbelastungen bei den ÖBB stammen oft auch aus anderen Quellen – vor allem aus Bau- und Erhaltungsprojekten.

Zielsetzungen

Luftschadstoffe im Verkehr und aus stationären Quellen weiter verringern und auch Staub- beziehungsweise Feinstaubbelastungen geringhalten.

Dabei wird anhand folgender Stoßrichtungen vorgegangen:

- Luftschadstoffe im Verkehr: Reduktion von Emissionen aus der Verbrennung (v. a. Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid) zum Beispiel durch Motorentechnik (Abgasstandards, Euro-Klassen ...) und dem Reifen- und Bremsabrieb (v. a. Staube). Hinweis: Dekarbonisierungsmaßnahmen aus Baustein 1 – Klimaschutz (z. B. Ersatz von Diesel) wirken nicht nur THG-senkend, sondern reduzieren auch entsprechend klassische Luftschadstoffe
- Luftschadstoffe aus der stationären Verbrennung (z. B. Ölheizungen)
- Staub- bzw. Feinstaubbelastungen durch ÖBB Bau- bzw. Erhaltungsprojekte (in erster Linie Ausbau und Optimierung Schieneninfrastruktur)

Lichtverschmutzung und elektromagnetische Felder

Lichtquellen wie beispielsweise Bahnhofsbeleuchtungen und beleuchtete Werbetafeln sind künstliche Lichtquellen. Sie haben teilweise spürbare Auswirkungen auf das Leben von Tieren, Pflanzen und Menschen. Andererseits sind ausreichend beleuchtete Verkehrsflächen auch maßgeblich für die Sicherheit von ÖBB Kund:innen und Mitarbeiter:innen sowie für den Bahnbetrieb. Beim Thema „Reduktion von Lichtverschmutzung“ ist sensibles Vorgehen gefragt, dasselbe gilt für die Reduktion elektromagnetischer Felder. In beiden Fällen ist die Berücksichtigung aller Interessen notwendig.

Der Einsatz von elektrischer Energie zur Bahnstromversorgung und der Betrieb elektrischer Anlagen (z. B. 16,7-Hz-Anlagen, Umspann- bzw. Umrichterwerke, Freileitungs- bzw. Oberleitungsanlagen) kann elektromagnetische Emissionen verursachen. Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen können erforderlich sein, um Mitarbeiter:innen, Kund:innen und Anrainer:innen zu schützen. Die Auswirkungen elektromagnetischer Felder können in vielen beruflichen Situationen der ÖBB gegeben sein – sogar bei Büroarbeitsplätzen. Die ÖBB sind von diesem Themenfeld vielfältig betroffen – die Minimierung von und der Schutz vor elektromagnetischen Feldern ist daher ein wichtiges Ziel.

Zielsetzungen

- Minimierung von Lichtverschmutzungen – unter Berücksichtigung des sicheren Bahnbetriebs
- Reduktion der Einwirkung elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiter:innen, Kund:innen und Anrainer:innen)

Lichtverschmutzung

- Optimaler Einsatz von Beleuchtungen – unter Berücksichtigung eines sicheren Bahnbetriebs
- Einsatz geeigneter Leuchtmittel (z. B. Ersatz von Quecksilber Hochdrucklampen) und sinnvolle Planung / Umsetzung von Beleuchtungen (z. B. Verzicht auf direkte Lichtemissionen nach oben) – bringt zusätzliche Möglichkeit Energie zu sparen
- Einsatz von insektenfreundlichen Leuchtmittel (Farbtemperatur kleiner 3000K) in nicht sicherheitsrelevanten Bereichen
- Einsatz von Lampen der Schutzart IP 65 und höher. Damit ist die direkte Berührung von Insekten mit dem Leuchtmittel ausgeschlossen

Elektromagnetische Felder

- Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf Betroffene (Mitarbeiter:innen, Kund:innen, Anrainer:innen) gering halten v. a. bei Anlagen zur Bahnstromversorgung beziehungsweise beim Betrieb elektrischer Anlagen
- Bei sonstigen Prozessen (Bau- und Instandhaltungsprozesse bis hin zu Büroarbeitsprozessen)

Im Rahmen von Neubauten und Umbauten größeren Umfangs werden EMV-Gutachten (EMV = elektromagnetische Verträglichkeit) bzw. EMV-Untersuchungen durchgeführt, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen und mit geeigneten Maßnahmen zu minimieren.

Es werden standardmäßig bei Neubauten und Umbauten Rückleiter zur Minimierung der elektrischen Felder eingesetzt. In Bereichen sensibler Nutzung werden projektspezifische Festlegungen zur Minimierung der elektrischen Felder getroffen (z. B. öffentliche Parkanlage am Schedifkaplatz).

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|-------------|-------------|
| Lärm | | |
| Schallschutzwände in Kilometer | 971 | 960 |
| Schallschutzdämme in Kilometer | 65 | 65 |
| Infrastrukturseitige Investitionen in Schallschutz in Mio. EUR | 6,4 | 4,7 |
| Güterwagen mit LL-Sohle (lärmarme Bremssohlen) im Bestand der RCA in Stück | 16.243 | 16.476 |
| Güterwagen mit LL-Sohle (lärmarme Bremssohlen) im Bestand der RCH in Stück ¹⁾ | 5.329 | 4.584 |
| Emissionen | | |
| Österreichische Postbus Aktiengesellschaft ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. ¹⁾ | | |
| Anzahl der Busse der Normklassen Euro2 und Euro3 in Stück | 1 0 | 2 0 |
| Anzahl der Busse der Normklasse Euro4 in Stück | 3 0 | 8 0 |
| Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro5 / EEV und Euro6 in Stück | 2.478 292 | 2.511 299 |
| Menge an Stickstoffoxiden (NO _x) durch Dieselverbrauch in Österreich in Tonnen ²⁾ | 1.114 | 1.147 |

¹⁾ Angegebene Kennzahl gilt für das Ausland.

²⁾ Grober Berechnungsansatz unter Anwendung eines NO_x-Durchschnittswertes je Liter Diesel laut Umweltbundesamt (Datenbasis 2021).

Highlights 2023

Strategische Lärmkartierung

Rollende Räder erzeugen Schall aufgrund physikalischer Gesetze, die sich nicht außer Kraft setzen lassen. Die ÖBB unternehmen jedoch alles, um Schallemissionen des Schienenverkehrs einzudämmen und zu verringern. Im Zuge der europäischen Strategischen Lärmkartierung erfolgte planmäßig die alle fünf Jahre erforderliche Vorlage der österreichweiten Lärmkarten (vgl. www.laerminfo.at – Lärmkarten / Schienenverkehr). Erstmals kam die europaweit einheitliche Berechnungsmethode zum Einsatz. Auf der Grundlage der strategischen Lärmkartierung werden im kommenden Jahr auf Basis des Artikels 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie und ihrer nationalen Umsetzung die Aktionspläne erstellt, die bis 2024 der Europäischen Kommission vorzulegen sind.

Wirkungsvolle Schutzmaßnahmen

Im Zuge der Schallsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet und gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Schallschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2023 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf 4.935 km Streckenlänge 1.036 km an Schallschutzwänden und Schallschutzdämmen. Im Berichtsjahr 2023 wurden daher zusätzliche 11 km Schallschutzwände errichtet.

Postbus: Weitere Forcierung emissionsarmer Busse

2.478 Busse der emissionsärmeren Normklassen Euro 5 / EEV und Euro 6 stehen Ende 2023 im Bestand der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft. Das sind um 33 Stück weniger als Ende 2022.

Um klassische Luftschadstoffe und auch Lärmemissionen zu verringern, ist eine umweltfreundliche Fahrweise gefragt. Bei Postbus sind alle Lenker: innen geschult, die Busse so effizient wie möglich zu fahren. Um die sogenannte Sprintsparmpel wieder mehr ins Bewusstsein zu rücken, wurde 2023 eine Plakatkampagne an den Dienststellen ausgerollt. Alternative Antriebsformen verursachen nicht nur weniger klassische Luftschadstoffe, sondern sie sind auch leiser im Betrieb, auch aus diesem Grund ist eine Forcierung der Umstellung das Ziel.

Die Einhaltung geltender technischer Normen und Standards bei der Neuanschaffung von Verbrennungsfahrzeugen wie etwa Bussen ist die wesentliche Grundvoraussetzung, um beispielsweise klassische Luftschadstoffe (NO₂, NO_x) im Verkehr zu reduzieren oder zu begrenzen.

Ausblick 2024

Die Zukunft der leisen Gleise

Zukunftsthemen zur Verringerung von Schallemissionen durch die Bahn werden im Rahmen von Forschungsprojekten bei der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet: Diese betreffen sowohl die systematische und langfristige Testung von Oberbaukomponenten als auch Erhebungen zu wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht. Weiters werden längerfristige Prognosen in schalltechnischer Hinsicht erarbeitet. Sie berücksichtigen künftige Entwicklungen wie beispielsweise Verkehrsprognosen (vgl. VPÖ 2040+) bzw. verkehrspolitische Pläne (vgl. Mobilitätsmasterplan 2030).

Heizölausstieg

Umsetzung weiterer Umbauten für den Ausstieg aus ölbefeuerten Heizungsanlagen bis 2030, siehe Kapitel G.1.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Emissionen (exkl. CO₂) (Auszug)

Abnahme von Schallemissionen an der Wörthersee-Bahnstrecke | Regelmäßige Messberichte zeigen eine kontinuierliche Reduktion von Schallemissionen der Bahn am Wörthersee und unterstreichen damit die Wirksamkeit laufend gesetzter Maßnahmen.



G.4. Ressourcenmanagement GRI 413-1

Managementansatz

Die Mengen an Ressourcen, die wir Menschen im Schnitt pro Jahr verbrauchen, sind erheblich größer als das, was uns die Erde im gleichen Jahr „zur Verfügung stellt“. Zur nachhaltigen Abdeckung des Verbrauchs von Menschen müssten jedes Jahr „1,75 Erden“ verfügbar sein. Für den aktuellen Ressourcenverbrauch Österreichs wären derzeit sogar „3,8 Erden“ nötig.⁵⁸ Der achtsame und nachhaltige Umgang mit Ressourcen muss also klar im Fokus stehen – das gilt auch für die ÖBB. Für die Errichtung und den Erhalt von Bahninfrastruktur sowie für den Bahnbetrieb werden Wasser und viele andere Rohstoffe beziehungsweise Materialien benötigt. Neben den „klassischen Ressourcen“ ist die zur Verfügung stehende Fläche ebenso ein wertvolles Gut, welche der öffentliche Verkehr jedoch durch seine besonders effiziente Flächennutzung optimal nutzt. Er beansprucht lediglich sieben Quadratmeter pro beförderte Person, im Gegensatz zu den 100 Quadratmetern, die der motorisierte Individualverkehr in Anspruch nimmt.

Übergeordnetes Ziel der ÖBB ist es, den Einsatz der Rohstoffe und Materialien gering zu halten sowie Ressourcen und vor allem Kosten zu sparen. Insbesondere Chemikalien und Schadstoffe wollen die ÖBB so weit wie möglich reduzieren. Abfälle sollen weitgehend vermieden und eine Kreislaufwirtschaft gefördert werden. Auch beim Flächenverbrauch ist es das Ziel der ÖBB, diesen auf das notwendigste Ausmaß zu beschränken.

Die ÖBB möchten die Kreislauffähigkeit von Produkten und Leistungen in ihre Beschaffungs- und Investitionsstrategien schrittweise systematisch einbeziehen. Wesentliche Themenfelder sind die Reduktion von Primärrohstoffen, die aktive Materialerhaltung sowie die Verlängerung der Nutzungsdauer. Mit der Anwendung von Circular-Economy-Wirtschaftsprinzipien können die ÖBB Kosten senken, Ressourcen langfristig sichern sowie ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit fördern. Die Umsetzung erfolgt durch ein gezieltes Rohstoff- und Ressourcenmanagement. Um möglichst wenig Abfall zu produzieren, soll der Einsatz von nachhaltigen Materialien forciert werden. Nicht vermeidbare Abfälle werden nach Möglichkeit einer Wiederverwendung sowie einer nachhaltigen, gesetzeskonformen Verwertung / Entsorgung zugeführt.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen eine Vorreiterrolle im Bereich einer effektiven Kreislaufwirtschaft einnehmen und die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützen.
- Die ÖBB wollen ein Sekundärrohstoffmanagement forcieren, um optimal mit den vorhandenen Abfällen umzugehen.
- Rohstoffe, Materialien sowie Produkte sollen soweit möglich effizient und nachhaltig eingesetzt und chemische Stoffe / Schadstoffe auf ein umsetzbares Mindestmaß reduziert werden.
- Der Wasserverbrauch soll auch zukünftig konstant gehalten und wo möglich verringert werden.
- Die Reduktion der Bodenversiegelung und des Flächenverbrauchs ist ein wichtiges Umweltziel für den ÖBB-Konzern.

Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft GRI 301-1, 306-2

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft unabdingbar und zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs haben die ÖBB das Ziel eine Vorreiterrolle im Bereich der Kreislaufwirtschaft einzunehmen. Dementsprechend wollen sie als treibende Kraft die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützen. Im Berichtsjahr 2023 haben die ÖBB – unter Einbeziehung aller relevanten ÖBB Gesellschaften – mit der Erarbeitung einer Strategie für Kreislaufwirtschaft begonnen. Ziel dieser Strategie ist es, langfristig – unter Verknüpfung von erfolgreichem Wirtschaften, ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung – das Wirtschaftswachstum vom Ressourcenverbrauch zu entkoppeln und so eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft umzusetzen. Wesentliche Stoßrichtungen sind die Implementierung der Kreislaufwirtschaft in System- und Produktdesign, die Reduktion von Primärrohstoffen, die aktive Materialerhaltung und die Verlängerung der Nutzungsdauer auf der einen Seite sowie die Vermeidung von Abfällen und umweltschädlichen Stoffen auf der anderen Seite. Zusätzlich zu den Hauptstoßrichtungen wird es ein forciertes Vorgehen auf unterschiedlichen Ebenen geben. Dieses basiert auf der österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie. Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wird daher im Baustein 4 | Ressourcenmanagement, um eine Kreislaufwirtschaftsstrategie erweitert, einhergehend mit konkreten Ambitionen, Zielen und Stoßrichtungen.

Die ÖBB wollen die Identifikation und die Priorisierung von Schwachstellen in linearen Prozessen und die Ermittlung von Potenzialen für zirkuläre Maßnahmen vorantreiben. Dafür ist es hilfreich, die Wertschöpfungslogik innerhalb der Branche sowie die damit verbundenen Rahmenbedingungen (wie Vorschriften, Trends und natürliche sowie technische Grenzen) bestmöglich zu untersuchen. In diesem Kontext beabsichtigen die ÖBB künftig bei wesentlichen und ausgewählten Produkten oder Materialien das Konzept der erweiterten Wertschöpfungskette anzuwenden. Dabei sollen als wesentlich erachtete Akteure, die im Lebenszyklus des Produkts oder Materials involviert sind, sowie ihre Kernprozesse und Funktionen beschrieben und analysiert werden.

⁵⁸ Quelle: <https://www.overshootday.org/how-many-earths-or-countries-do-we-need/#:-:~:text=Humanity%20is%20using%20nature%201.8,the%20resources%20of%201.8%20Earths.>

Ressourcenmanagement in den Teilkonzerngesellschaften

Im Bereich der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, die für die Wartung der Schienenfahrzeuge verantwortlich ist, spielt der Umgang mit Ressourcen eine wesentliche Rolle. Im Jahr 2023 sind um 24% weniger umweltrelevante Stoffe als im Vorjahr angefallen (2023: 1.324 t, Vj: 1.744 t). Forciert wird zum Beispiel ein sorgsamer Umgang beziehungsweise eine Reduktion der verbrauchten Menge an Klebern oder Lacken. Zusätzlich dazu wird bei ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH auf das Thema Komponentenaufarbeitung gesetzt. Dabei werden zahlreiche Bestandteile aufgearbeitet und wiederverwendet, um das Abfallvolumen zu senken und Ressourcen zu schonen. Zum Beispiel werden Sitze, Toiletten, Standheizungen, elektrische Elemente sowie Zug- und Stoßvorrichtungen und vieles mehr sorgsam wieder aufbereitet und auf den neusten Stand gebracht – ein Prozess, der als „Refurbishing“ bekannt ist.

Bei der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft bietet man den Werkstattmitarbeiter:innen einen regelmäßigen Wasch- und Reparaturservice für ihre Arbeitskleidung an. So können die Kleidungsstücke länger genutzt werden. Jene, die nicht repariert werden können – einschließlich der Uniformen von Lenker:innen – finden, sofern möglich, in den Werkstätten als Putztücher Verwendung. Ab 2024 sind für die Lenker:innen neue Kleidungen geplant. Die neuen Uniformen sind aus 100% Baumwolle, sodass sie nach ihrer Nutzungsdauer besser in den Ressourcenkreislauf zurückgeführt werden können. In der Verkehrsleitung Vösendorf ist es schon jetzt verpflichtend, nach dem Ausscheiden aus dem Dienst Uniformen wie auch Rucksäcke zurückzugeben.

Auch im Schienengüterverkehr wird auf die Schonung der Ressourcen geachtet. Bei der Güterwagen-Innovation TransANT wurde der Materialverbrauch je Wagon um 20% reduziert. Nach ihrem Lebensende werden die Güterwagen vollständig verschrottet und für die Produktion von neuem Stahl wiederverwendet. 2023 wurden in der Rail Cargo Group in Österreich 1.369 t Wagenmaterial verschrottet (Vj: 6.085 t).

Innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG spielt der schonende Umgang mit Ressourcen ebenso eine wesentliche Rolle wie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien. Dazu ein Beispiel aus dem Streckenbau: Der Wiederverwendung von Gleisschotter. Der vorhandene Gleisschotter wird maschinell gereinigt und wieder in das Schotterbett eingebaut. Die Untergrundsanierungen erfolgen mit Aushubmaschinen (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, d.h. einer entsprechenden Verwertung zugeführt. Somit erfolgt eine Wiederverwendung im Sinne der Ressourcenschonung und eine Reduktion der Abfallmenge.

| Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft (Fokus AT) | 2023 | 2022 |
|--|---------|---------|
| ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH – Komponentenaufbereitung in Stück | | |
| Druckluft und Bremsbauteile | 44.268 | 42.168 |
| Dieselmotoren / Getriebe | 190 | 199 |
| Klimaanlagen | 1.342 | 1.110 |
| Fenster | 3.003 | 2.935 |
| ÖBB-Infrastruktur AG – Rückgewinnung Gleisschotter in Tonnen | | |
| Rückgewinnung Gleisschotter als Gleisschotter | 233.000 | 247.000 |
| Rückgewinnung Gleisschotter als Tragschicht | 10.000 | 22.000 |

Abfall 306-1, 306-2

Bei der Strukturierung des Bereiches Kreislaufwirtschaft wird Abfall eine der Stoßrichtungen sein. Das soll sicherstellen, dass vorhandene Ressourcen optimal genutzt werden. Dazu wird die Entwicklung eines Rohstoffmanagements in der ÖBB vorangetrieben. Über rd. 99% der anfallenden Abfallmenge des ÖBB-Konzerns entfallen auf die ÖBB-Infrastruktur AG. Das ergibt sich durch die Aufgaben als Bauherr großer Bauvorhaben im Zuge von Investitionen (Erneuerung / Neubau / Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion / Wartung / Entstörung / Instandsetzung). Im Jahr 2023 wurde mit rd. 3,70 Mio. t (Vj: rd. 6,74 Mio. t) um 45% weniger Abfall erzeugt als im Jahr 2022. Mit rd. 3,65 Mio. t (Vj: rd. 6,71 Mio. t) macht der nicht gefährliche Abfall (gefährlicher Abfall: rd. 0,05 Mio. t; Vj: rd. 0,03 Mio. t) den größten Teil der Gesamtabfallmenge des ÖBB-Konzerns aus. Rd. 97% der nicht gefährlichen Abfallmengen entfallen dabei auf Abfälle aus Bautätigkeiten, diese sind im Vergleich zum Vorjahr um 46% gesunken und liegen aktuell bei rd. 3,55 Mio. t (Vj: rd. 6,59 Mio. t).

Die stark gesunkene Menge an deponiertem Material, ist auf natürliche Schwankungen im Projektgeschehen von großen Bautätigkeiten im Bereich Infrastruktur (Tunnelbauprojekte) zurückzuführen. Wie im Vorjahr wurden rd. 53% (Vj: 53%) der Bauabfälle einer Beseitigung zugeführt und rd. 99% (Vj: 99%) auf betriebsfremde Deponien verbracht. Rd. 99% davon betreffen Aushubmaterial, das im Zuge der Bautätigkeiten der Schieneninfrastruktur anfällt. Die Menge der gefährlichen Abfälle im ÖBB-Konzern verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine beträchtliche Steigerung im Jahr 2023 ist mehr ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

Ein Teil der Entsorgung der baulichen und betrieblichen Abfälle des ÖBB-Konzerns wird durch die Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH (RCL-ES) als „haus-interner“ Abfallsammler abgewickelt. Die anfallenden Abfälle werden auf Basis von für den gesamten ÖBB-Konzern geschlossenen Verträgen / Vereinbarungen über die RCL-ES ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergeben. Bei zentral verwalteten Objekten erfolgt die umweltgerechte Verwertung oder Beseitigung für kommunale Abfälle überwiegend durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen oder Bürostandorte). Für den überwiegenden Teil an baulichen Abfällen aus großen Infrastrukturvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt die Entsorgung gesondert im Rahmen der Bauverträge (Einzelverträge). Die Datenerhebung wird über diverse interne Prozesse und Systeme getrennt für jedes Kalenderjahr abgewickelt (ÖBB-Infrastruktur AG: Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem; RCL-ES: Abfallwirtschaftsplattform, Abfallbilanz bzw. sonstige elektronische Datenmanagement Meldungen [EDM], Meldungen nach dem Altlastensanierungsgesetz [ALSAG] etc.).

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den betriebseigenen Deponien der ÖBB-Infrastruktur AG zu. Diese sind wesentliche Bestandteile von Infrastrukturvorhaben (u. a. Semmering-Basistunnel oder Errichtung der Koralmbahn) im öffentlichen Interesse (Eisenbahnbautechnik [EB] / Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren [UVP-Verfahren]). In diesen Deponien werden bauliche Abfälle, wie z. B. Erdaushub, Tunnelausbruch, etc. einer Beseitigung unter Berücksichtigung der bestmöglichen Reduktion von Transportwegen und damit auch Emissionen zugeführt.

Abfalltabelle des ÖBB-Konzerns (In- und Ausland) GRI 306-3 bis 5

| Abfallart in Tonnen (t) ¹⁾ | Abfälle aus Bauprojekten | | Betriebliche Abfälle | | Schrott | | Kommunaler Abfall | | Summe | |
|--|--------------------------|------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|------------------|------------------|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Recycling (Übergabe an Recycler) ²⁾ | 8 | 0 | 815 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 849 | 0 |
| Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ³⁾ | 17.381 | 448 | 4.319 | 2.179 | 8 | 39 | 5 | 2 | 21.713 | 2.668 |
| Sonstige Verwertung: energetische Verwertung | 21.188 | 21.138 | 1.331 | 3.493 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22.519 | 24.631 |
| Verwertung | 38.578 | 21.586 | 6.465 | 5.672 | 33 | 39 | 5 | 2 | 45.082 | 27.299 |
| Betriebsfremde Deponien | 2.418 | 855 | 27 | 418 | 0 | 9 | 0 | 0 | 2.446 | 1.282 |
| Beseitigung | 2.418 | 855 | 27 | 418 | 0 | 9 | 0 | 0 | 2.446 | 1.282 |
| Gefährlicher Abfall | 40.996 | 22.441 | 6.492 | 6.090 | 33 | 48 | 5 | 2 | 47.527 | 28.581 |
| Recycling (Übergabe an Recycler) | 1.169.643 | 1.334.057 | 8.389 | 32.008 | 54.338 | 61.801 | 3.731 | 3.829 | 1.236.101 | 1.431.694 |
| Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben ⁴⁾ | 352.388 | 1.626.438 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 352.388 | 1.626.438 |
| Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben | 104.329 | 107.707 | 0 | 706 | 0 | 0 | 0 | 0 | 104.329 | 108.413 |
| Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren ⁵⁾ | 0 | 56 | 15.871 | 5.934 | 15 | 0 | 656 | 0 | 16.542 | 5.990 |
| Sonstige Verwertung: energetische Verwertung | 215 | 586 | 3.577 | 3.286 | 0 | 0 | 12.475 | 10.347 | 16.267 | 14.219 |
| Verwertung | 1.626.576 | 3.068.844 | 27.838 | 41.933 | 54.353 | 61.801 | 16.863 | 14.176 | 1.725.628 | 3.186.754 |
| Betriebsfremde Deponien | 1.897.966 | 2.616.703 | 3.435 | 4.183 | 360 | 132 | 485 | 239 | 1.902.246 | 2.621.257 |
| Betriebseigene Deponien ⁶⁾ | 20.532 | 903.852 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.532 | 903.852 |
| Beseitigung | 1.918.498 | 3.520.555 | 3.435 | 4.183 | 360 | 132 | 485 | 239 | 1.922.778 | 3.525.109 |
| Nicht gefährlicher Abfall | 3.545.073 | 6.589.399 | 31.273 | 46.116 | 54.713 | 61.933 | 17.347 | 14.415 | 3.648.406 | 6.711.863 |
| Gesamtabfall | 3.586.069 | 6.611.840 | 37.765 | 52.206 | 54.746 | 61.981 | 17.353 | 14.417 | 3.695.934 | 6.740.444 |
| <i>davon Verwertung</i> | <i>1.665.153</i> | <i>3.090.430</i> | <i>34.303</i> | <i>47.605</i> | <i>54.386</i> | <i>61.840</i> | <i>16.868</i> | <i>14.178</i> | <i>1.770.710</i> | <i>3.214.053</i> |
| <i>davon Beseitigung</i> | <i>1.920.916</i> | <i>3.521.410</i> | <i>3.462</i> | <i>4.601</i> | <i>360</i> | <i>141</i> | <i>485</i> | <i>239</i> | <i>1.925.224</i> | <i>3.526.391</i> |

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⁾ Die Kategorie „Gefährliche Abfälle: Recycling (Übergabe an Recycler)“ wurde im Vergleich zum Vorjahr neu hinzugefügt.

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

⁴⁾ Aufgrund der starken Schwankungen im Baugeschehen sind geringere Massen zur Wiederverwendung in Bauvorhaben angefallen wie zum Beispiel aufgrund des Baufortschritts der Koralmbahn.

⁵⁾ Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb und der Instandhaltung der Anlagen kommt es zu Schwankungen in den Abfalldaten.

⁶⁾ Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb und der Instandhaltung der Anlagen kann es auch zu Schwankungen in den Abfalldaten kommen. Beispiel: Schlamm aus der Abwasserbehandlung, ohne gefährliche Inhaltsstoffe.

Wasser GRI 303-1, 303-5

Ein wesentlicher Baustein zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung und überhöhtem Wasserverbrauch ist eine Verbesserung der Effizienz der Wassernutzung in allen Sektoren. Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) des ÖBB-Konzerns stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung. Zusätzlich verfügt die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft sowie die ÖBB-Infrastruktur AG über Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte erfolgt. Generell betreiben die ÖBB keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leiten diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Im Jahr 2023 kam es zu einer Verringerung des Wasserverbrauchs um rd. 18% im Vergleich zum Vorjahr, der Wasserverbrauch im ÖBB-Konzern im In- und Ausland betrug 2023 rd. 1,8 Mio. m³ (Vj: rd. 2,2 Mio. m³). Die Abweichung zum Vorjahr ergibt sich mitunter aus Prozessoptimierungen und Verbesserungen der Datenqualität.

Ein zentraler Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleisanlage stellt die nachhaltige Bahnentwässerung des Fahrweges von Eisenbahnen dar. Es handelt sich um Niederschlagswässer aus dem direkten Gleisbereich und durch das von Böschungen zufließende Wasser. Dabei entstehen aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb grundsätzlich keine Verunreinigungen, die gesetzliche Grenzwerte überschreiten. Doch nicht nur im Betrieb, sondern auch in der Bauphase ist sicherzustellen, dass Gewässer nicht negativ beeinflusst werden. Um dies zu gewährleisten, werden in den einzelnen Bauphasen projektspezifisch chemische Untersuchungen des abgeleiteten Niederschlagswassers durchgeführt. Die Wassereinleitung in Vorfluter wie Bäche, Flüsse und Grundwasser erfolgt gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes und nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen (z. B. Reinigung der Wässer durch Humusfilter in Versickerungsbecken).

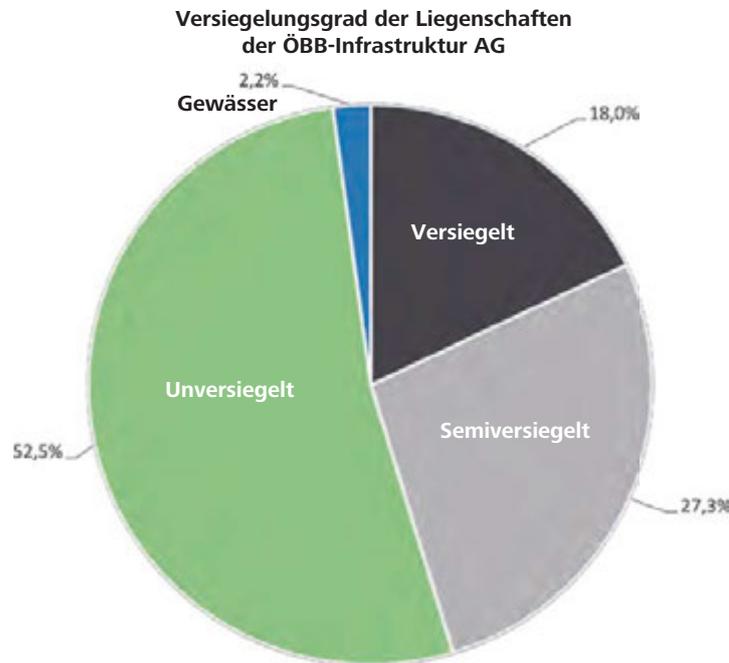
Die Wasser werden bei möglichen Störfällen (z. B. im Tunnel) separat aufgefangen. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Schiebern versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigtem Wasser in die Gewässerkörper verhindert.

Fläche und Boden

Die Baulänge⁵⁹ des ÖBB Streckennetzes beträgt 2023 rd. 4.935 km (Vj: rd. 4.935 km), die Grundstücksfläche rd. 188,7 km² (Vj: rd. 189,4 km²). Damit ist die Grundstücksfläche im Vergleich zum Vorjahr minimal gesunken und die Streckenlänge konstant geblieben. Die Leistung der Bahn ist umso bemerkenswerter, da sie Jahr für Jahr weniger Platz für die Abwicklung des Verkehrs benötigt, der hingegen jährlich steigt. Eine Studie des VCÖ hat gezeigt, dass Straßen inkl. Parkplätze 18-mal mehr Fläche benötigen als die Bahninfrastruktur. Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Vom Verkehrsbündnis Allianz Pro Schiene e. V. wurde 2020 erhoben, dass man beim motorisierten Individualverkehr pro beförderte Person von 100 Quadratmetern Fläche ausgehen muss. Auf der Schiene sind es pro Person nur sieben Quadratmeter. Bahnfahren ist daher nicht nur klimafreundlicher, sondern hat auch einen wesentlich geringeren Flächenbedarf als der Straßenverkehr. In den letzten Jahren ist das Straßennetz täglich um mehrere Hektar gewachsen, während das Schienennetz im Gegenzug geschrumpft ist. Das hat einerseits mit den Neuklassifizierungen von Landbedeckungen zu tun (z. B. wurde Wald, der auf Bahngrund steht, früher der Verkehrsinfrastruktur zugerechnet), andererseits ist das aber auch auf verkehrspolitische Entscheidungen zurückzuführen. So wurden gewisse Nebenstrecken aufgelassen und innerstädtische Logistikflächen für die Stadtentwicklung aufgegeben.

Ein Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG hatte die Aufgabe die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen, in Besitz des Teilkonzerns, besser abschätzen zu können. Das Projekt „Potentialflächenanalyse“ wurde mit dem Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, Department Raum, Landschaft, Infrastruktur der Universität für Bodenkultur durchgeführt und im Jahr 2021 abgeschlossen. Mittels diverser Satellitendaten und öffentlich verfügbarer Datenbanken konnte ein genaues Bild der Landbedeckung auf Bahngrund entworfen werden. Fast 24.000 Grundstücke auf insgesamt über 18.800 ha in ganz Österreich wurden dafür analysiert.

⁵⁹ Betriebliche Länge aufgrund genauerer Berechnungsmöglichkeiten auf Baulänge geändert (betriebliche Länge 2022: 4.843 km).



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 besitzen die ÖBB mehr unversiegelte Wald- und Wiesenfläche als versiegelte Verkehrsfläche. Besonders hohe Waldanteile gibt es in den Bundesländern Tirol, Vorarlberg und Kärnten. Sie erfüllen die wichtige 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. Dort befinden sich die großen Wasserkraftspeicherseen für die Bahnstromproduktion.

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

Bei der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH wurde 2023 mit der Sanierung von Ölabscheidern an zwölf Standorten begonnen, um die Kontaminierung des Bodens mit fossilem Treibstoff im Bereich von Dieseltankstellen zu verhindern. Abgeschlossen werden die Sanierungsarbeiten im Frühjahr 2024. Auch der Austausch von mit Dieseltreibstoff verschmutztem Schotter wird wie in den Vorjahren fortgeführt. Heuer betraf dies den Stützpunkt Knittelfeld, weitere Stützpunkte folgen.

Resümee und Ausblick 2024

Der Prozess hin zu einer effektiven und wirtschaftlichen Kreislaufwirtschaft im ÖBB-Konzern ist aktuell im Gange. Im Jahr 2023 wurden mehrere Initiativen zur Verbesserung der Kreislaufwirtschaft gesetzt. Einerseits wurde dieser Bereich personell besser aufgestellt und andererseits sollen über Kooperationen und Forschungsprojekte neue Methoden angewendet sowie weitere Potenziale identifiziert und gehoben werden. Wesentliche Leitlinie dafür ist die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie, die im Dezember 2022 veröffentlicht wurde.

Für 2024 ist auch eine Neuerstellung der Flächenbilanz geplant, aus der dann auch strategische Zielsetzungen abgeleitet werden sollen.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Ressourcenmanagement (Auszug)



Kreislauffähige Uniformen | Projekt mit dem Ziel, die für Uniformen eingesetzten Textilien länger im Kreislauf zu halten und somit das Abfallaufkommen zu reduzieren.

Sanierung Ölabscheider | Um eine potenzielle Kontamination des Bodens durch fossile Treibstoffe im Bereich von Dieseltankstellen zu verhindern, wurde die Sanierung von Ölabscheidern an zwölf Standorten der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH initiiert.

Saubere Gleisanlagen | 2023 wurde am Stützpunkt Knittelfeld verunreinigter Schotter durch sauberes Material ersetzt, um Boden und Grundwasser vor Dieseltreibstoff-Verunreinigungen zu schützen.

Rangierzettel ade | Die Rail Cargo Group informiert seit August 2022 digital über ladungsbezogene Einschränkungen sowie spezielle Sendungen bei nationalen Transporten. Dies spart jährlich rd. 56.000 Bezeichnungen ein und bedeutet Kosteneffizienz sowie Ressourcenschonung.

Weg mit Mikroplastik aus der Reinigung | Im Zuge dieses Projektes der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG wurden gemeinsam mit Student:innen bei Reinigungsprodukten die Inhaltsstoffe und die eingesetzten Kunststoffmaterialien sowie deren Auswirkung auf Mensch und Umwelt analysiert. Zusätzlich wurden alternative Reinigungsprodukte gesucht. Aufgrund des hohen Potenzials zur Reduktion von Mikroplastik wird das Forschungsprojekt in den nächsten Jahren ausgebaut.

G.5. Biodiversität und Artenvielfalt GRI 413-1

Managementansatz

Um ihren Kund:innen österreichweit ein flächendeckendes Bahnangebot bieten zu können, betreiben die ÖBB ein Streckennetz mit knapp 5.000 km. In Summe sind das rd. 10.000 km Bahngleise, die durch und in die Natur führen. Diesem Eingriff steht der Umstand gegenüber, dass Bahnstrecken (mittlerweile) aber auch wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für Pflanzen und Tiere sind. Zudem sind die ÖBB überzeugt, dass ein intakter Lebensraum eine gute Lebensqualität für alle Menschen sichert.

Als Klimaschutzunternehmen wollen die ÖBB auch zur Wahrung der biologischen Vielfalt im Land beitragen, da Klimaentwicklung und Biodiversität sich auch gegenseitig beeinflussen. Negative Auswirkungen auf die Umwelt sollten so gering wie möglich gehalten werden, um natürliche Lebensräume zu sichern.

Die Berücksichtigung von Natur- und Artenschutz erfolgt bereits bei der Planung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen auf Grundlage der entsprechenden Bundes- und Landesgesetze. Notwendige Eingriffe in Natur und Landschaft werden so umgesetzt, dass möglichst wenige negative Auswirkungen durch Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entstehen. Darüber hinaus unterstützen die ÖBB zahlreiche Natur- und Artenschutzprojekte, die den Erhalt der biologischen Vielfalt fördern. Das Thema „Artenvielfalt und Biodiversität“ ist zudem Inhalt bewusstseinsbildender Trainings und von Fortbildungen.

Zielsetzungen

- Die mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Ziele und Maßnahmen aus der Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ werden in enger Abstimmung mit dem BMK umgesetzt.
- Die ÖBB wollen in der Vegetationskontrolle auf Gleisanlagen den Einsatz von chemischen Herbiziden weiter reduzieren.
- Die ÖBB wollen bei ihren Mitarbeiter:innen die Bewusstseinsbildung zum Thema „Artenvielfalt und Biodiversität“ vorantreiben.
- Zur Schaffung und Verbesserung von Lebensräumen an und um die Bahn wollen die ÖBB im Rahmen der Möglichkeiten gezielte Initiativen umsetzen.
- Arten- und Naturschutzmaßnahmen sollen im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen der Bahn verwirklicht werden.

Zur Erhöhung der Biodiversität entlang der Strecke wird Wert auf eine spezielle Gestaltung der Bahndämme und Böschungen gelegt. Planung und Bau der Anlagen sind bereits auf die Förderung von verschiedenen Vegetationstypen am Bahndamm abgestimmt, um die Vielfalt der Fauna und Flora weiter zu forcieren. Aufgrund der extensiven und naturnahen Bewirtschaftung der Bahntrassen und diverser Bahnbegleitflächen können diese als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten dienen. Zugleich sind sie verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Zudem stellen intakte, naturnahe und artenreiche Lebensräume eine Vielzahl an Ökosystemleistungen zur Verfügung und fördern dadurch die Lebensqualität der Menschen.

Bei sämtlichen Neu- und Ausbauprojekten ist die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten zu gewährleisten. Dafür kommen zusätzlich zu den Genehmigungsverfahren, die im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt werden, auch spezifische, umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke zum Einsatz (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE).

Im Jahr 2023 wurden 8.671 Gleiskilometer auf eine vorhandene Vegetation kontrolliert (vgl. 2022: + 4%) und bei Bedarf mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Zum Einsatz kamen dabei rd. 1,5 t von Wirkstoffen (Flumioxazin, Flazasulfuron, Iodosulfuron, Diflufenican), 0,3 t mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Vorjahr resultiert aus einem Anstieg in der Länge der kontrollierten Gleiskilometer sowie der Aufnahme von Iodosulfuron und Diflufenican in die Standardanwendung. Im Jahr 2022 wurden diese Wirkstoffe nur testweise angewendet. Beim Vergleich der tatsächlich behandelten Gleisflächen und der kontrollierten Gleisflächen zeigt sich, dass 2023 der gleiche Anteil an kontrollierten Flächen wie im Jahr 2022 behandelt werden musste. Bei der Interpretation der Kennzahlen ist zu bedenken, dass beispielsweise der Pflanzenwuchs auf der Gleisfläche durch unterschiedliche Umweltfaktoren wie etwa Regen oder Hitze beeinflusst wird. Gleiches gilt auch für den Einsatz von Spritzgeräten.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick (Fokus AT) | 2023 | 2022 |
|--|-------|-------|
| Menge an eingesetztem Wirkstoff in Kilogramm pro Jahr | 1.497 | 1.168 |
| <i>davon Glyphosat</i> | 0 | 0 |
| Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer in Kilometer | 8.671 | 8.340 |
| Auf Vegetation kontrollierte Fläche in Hektar | 5.877 | 5.642 |
| Tatsächlich behandelte Fläche in Hektar | 1.828 | 1.775 |
| Behandelter Anteil der kontrollierten Fläche in Prozent | 31 | 31 |

Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Mit Beginn des Jahres 2022 wurde das angestrebte Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, kein Glyphosat auf Gleisanlagen der ÖBB auszubringen, erreicht. Es erfolgte eine Umstellung auf alternativ verfügbare Pflanzenschutzmittel. Zusätzlich beteiligt sich die ÖBB-Infrastruktur AG weiterhin intensiv an Forschungsprojekten. So soll zukünftig ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch / elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Verfahren die Wirksamkeit und die Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln allerdings die wichtigste Maßnahme – für die chemische Vegetationskontrolle und zur Überwachung des Bewuchses im Gleisbereich. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern. So sollen für diese einheitliche Problematik im gesamten Eisenbahnsektor gemeinsame Lösungen gefunden werden. GRI 304-2

Highlights 2023

Ende des Jahres 2022 wurde mit einiger Verspätung die Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ vom BMK veröffentlicht. Darin finden sich auch für den Sektor Verkehr- und Transportinfrastruktur zahlreiche Maßnahmen, die in den nächsten Jahren verstärkt berücksichtigt werden müssen. Der offizielle Kick-off, bei dem alle bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturbetreiber an einen Runden Tisch ins BMK eingeladen wurden, erfolgte im Herbst 2023. Erste Maßnahmen zur Lebensraumvernetzung und der „ökologischen Aufwertung“ von Infrastrukturbegleitflächen wurden bereits gesetzt.

Zusätzlich wurde im April 2023 ein für Großtrappen besonders kritischer 800 m langer Oberleitungsabschnitt an der Strecke zwischen Parndorf und Pama mit sogenannten „Fireflys“ gesichert. Diese erhöhen die Sichtbarkeit der Leitung für die Vögel und sollen eine Kollision im Flug verhindern. In Zukunft soll der gesicherte Bereich noch weiter ausgedehnt werden.

Ein weiteres Highlight des Jahres 2023 war der Gewinn des „Excellence in Railway Publications Awards“ der UIC - International Union of Railways, für die im Mai 2023 veröffentlichten „Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity“. Diese Guidelines entstanden im Rahmen des UIC Projektes „Reverse“ der UIC Arbeitsgruppe „Sustainable Landuse“ in der die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit einem Kollegen der Network Rail den Vorsitz innehat.

Im Rahmen des Projekts „FloraMon“ wurde ein Prototypsystem zur flächendeckenden Erfassung der Bewuchsdichte sowie relevanter und besonders problematischer Pflanzenarten entwickelt. FloraMon ist eine gemeinsame Forschungsinitiative der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG mit der Johanneum Research Forschungsgesellschaft und biohelp GmbH. Das Projekt beschäftigt sich mit der bildlichen Erfassung der Pflanzen entlang des Schienen- und Straßennetzes in sehr hoher Geschwindigkeit. Die erfassten Daten werden im Hinblick auf Ort und Häufigkeit des Auftretens spezifischer Pflanzenarten (Neophyten und weitere) mittels KI-Methoden ausgewertet und die übersichtliche Darstellung dieser Pflanzeninformation in geografische Informationssysteme (GIS) übertragen. Damit können in der Zukunft an den Pflanzenwuchs angepasste Vegetationskontrollmaßnahmen durchgeführt werden.

Ausblick 2024

Die Umsetzung der mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Ziele und Maßnahmen aus der Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ werden in enger Abstimmung mit dem BMK in den nächsten Jahren den Schwerpunkt bilden.

Auch im Jahr 2024 ist wieder eine Kooperation der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft mit der Universität Innsbruck zum Thema „Insektenmonitoring“ geplant. Mittels sogenannter Wischproben, die nach Busfahrten auf bestimmten Linien in Österreich durchgeführt werden, lässt sich das Vorkommen bestimmter Insektenarten monitoren. Diese Informationen helfen ebenfalls dabei, neue Schutzstrategien zu entwickeln.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Biodiversität und Artenvielfalt (Auszug)

Streuobst für Biodiversität | Die Bepflanzung mit 20 Bäumen am Standort Logistics Center Győrszemere (Ungarn) und die Errichtung einer Fotovoltaikanlage wurde 2023 abgeschlossen.

Blumenwiese für Biodiversität | Mit einer Blumenwiese am Stützpunkt Wiener Neustadt wird seit Sommer die Biodiversität am Standort der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH gefördert. Die geplante Ansiedlung von ÖBB Schienenbienen ist ein weiterer Schritt zur Unterstützung der ökologischen Vielfalt.

Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ | Ende 2022 veröffentlichte das BMK die „Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+“ mit Zielsetzungen und Maßnahmen für den Verkehrs- und Infrastruktursektor. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird eng mit dem BMK zusammenarbeiten, um diese Strategie umzusetzen.

Biodiversitätsanalyse | 2023 wurden alle operativ tätigen Standorte der Rail Cargo Group hinsichtlich „Threatened Species (IUCN)“, „Kritische Lebensräume“ und „Geschützte Gebiete“ analysiert.

UIC - Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity | Die UIC-Arbeitsgruppe „Sustainable Landuse“ veröffentlichte 2023 die „Guidelines on Managing Railway Assets for Biodiversity“. Unter dem Vorsitz eines Vertreters der ÖBB-Infrastruktur AG erhielten diese Leitlinien im gleichen Jahr den "Excellence in Railway Publications Award" der UIC.

Life Danube Free Sky – Vogelschutz | Von 2022 bis 2024 werden im EU-geförderten LIFE-Projekt „Danube Free Sky“ auf 63 km Vogelschutzmaßnahmen an den Oberleitungen umgesetzt, um Elektrokutions- und Kollisionsrisiken zu reduzieren.

Wildwarner für die Eisenbahn | Das VIF-Forschungsprojekt zur Wildwarngeräte-Testung im Eisenbahnbereich wurde abgeschlossen und die Endberichte veröffentlicht. Die fünf für das Projekt geschaffenen Teststrecken bleiben erhalten und gehen in die regionalen Flächenorganisationen über. Mit diesem Forschungsprojekt wurde, angesichts der weltweit begrenzten Erfahrungen, Pionierarbeit im Bereich der Anwendung von Wildwarnern auf Bahnanlagen geleistet.

Grüne Oase auf ehemaligen ÖBB Gründen | Im „Neuen Landgut“ in Wien-Favoriten wurden früher Triebfahrzeuge und Reisewagen gewartet, seit 2023 entsteht hier ein neuer Park.



G.6. Nachhaltige Beschaffung

Managementansatz

Ökonomische und ökologische Kriterien sowie soziale Grundsätze bestimmen die Einkaufsstrategie der ÖBB als Fundament zur Gestaltung der Mobilität von morgen. Für die ÖBB ist Nachhaltigkeit ein integrales Element ihrer Beschaffungsstrategie. Mit einem verstärkten Fokus insbesondere auf ökologische Nachhaltigkeit (Green Procurement) und Versorgungssicherheit im Einkauf wollen die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen und sicheren Zukunft leisten. So wollen sie auch ihrer Rolle als Vorbild und bedeutsamer Auftraggeber für den Standort Österreich gerecht werden.

Die ÖBB berücksichtigen bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten soziale Grundsätze und ökologische Kriterien. Diese fließen individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile ein. Basis dafür ist die ÖBB Toolbox, die eine juristisch geprüfte Auswahl an Nachhaltigkeitskriterien beinhaltet. Die Beurteilung von Angeboten erfolgt vorwiegend nicht nach dem Billigstbieter-, sondern nach dem Bestbieterprinzip. Zusätzlich bietet das TCO-CO₂-Modell die Möglichkeit, nicht nur die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership oder TCO), sondern auch die CO₂-Emissionskosten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu berücksichtigen.

Im gesellschaftsübergreifenden Team „Nachhaltige Beschaffung“ arbeiten Vertreter:innen aller Lead Buyer Gesellschaften. Sie sorgen für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, beispielsweise für die Bereitstellung von Schulungen, Rahmenwerken und Leitfäden. Die Teammitglieder begleiten außerdem Einkäufer:innen bei der Durchführung von innovativen, nachhaltigen Ausschreibungen.

Der Verhaltenskodex für Lieferanten regelt wichtige ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und er behandelt unter anderem Themen wie „Menschenrechte“, „Umwelt- und Klimaschutz“ oder „Diversität“. Der Kodex muss vor der Zusammenarbeit von den Lieferanten im ÖBB-eigenen Einkaufssystem ProVia akzeptiert werden. Zum Management der Risiken entlang der Lieferkette setzen die ÖBB bei strategischen Lieferanten zudem externe CSR-Ratings ein. Im Jahr 2023 kamen 62% des Beschaffungsvolumens von Lieferanten, die ein externes CSR-Rating vorweisen konnten. Seit 2021 gibt es außerdem die Möglichkeit, sich über einen ÖBB-eigenen Fragebogen einstufen zu lassen. Diese kostenlose Option ist insbesondere ein Angebot für Klein- und Mittelunternehmen. Der Fragebogen ist aktuell in Überarbeitung und wird an die neuen gesetzlichen Entwicklungen angepasst. Zusätzlich führen die Gesellschaften der ÖBB risikobasierte Lieferantenaudits durch, die kontinuierlich weiterentwickelt und an neue Anforderungen angepasst werden.

International engagiert sich der ÖBB Einkauf in Bahnbrancheninitiativen wie „Railsponsible“ oder der „European Railways Purchasing Conference (ERPC)“ für einheitliche, qualitativ hochwertige und nachhaltige Beschaffungsprozesse. GRI 2-6, 2-22, 2-24

Zielsetzungen

- Durch vielschichtige Nachhaltigkeitsmaßnahmen gegenüber Lieferanten setzen die ÖBB wichtige Impulse, um die Lieferanten auf ihrem Weg zu mehr Nachhaltigkeit anzustoßen und zu begleiten. Solche Maßnahmen sind beispielsweise die Verwendung des TCO-CO₂-Modells, des Verhaltenskodexes für Lieferanten sowie der Nachhaltigkeitsbewertung.
- Die ÖBB wollen zudem mit dem Vorsitz bei den Initiativen „Railsponsible“ und der „European Railways Purchasing Conference“ (ERPC) einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die gesamte Lieferkette der Bahnindustrie nachhaltiger zu gestalten. Durch die entstehende länderübergreifende Einheitlichkeit ergeben sich insbesondere für Klein- und Mittelunternehmen Vorteile, die so auch international leichter zum Zug kommen können.
- Mithilfe von zusätzlichen Ausschreibungskriterien, die spezifische Nachhaltigkeitsthemen abdecken, wollen die ÖBB ihre strategischen Ziele hin zu einer nachhaltigen Zukunft aktiv vorantreiben. Das sind beispielsweise Klimaneutralität und Kreislaufwirtschaft.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|---|-------|-------|
| Bestellvolumen in Mrd. EUR pro Jahr | 4,35 | 3,95 |
| Anzahl der Kreditoren in Stück | 9.673 | 9.350 |
| Bestellvolumen bei in Österreich ansässigen Auftragnehmern in Prozent GRI 204-1 | 75,7 | 80,5 |
| Auf Nachhaltigkeit beurteiltes Beschaffungsvolumen in Prozent GRI 414-1 | 62 | 53 |

Highlights 2023

Im Jahr 2023 wurde das gesellschaftsübergreifende Team „Nachhaltige Beschaffung“ weiter professionalisiert. Eine neu erarbeitete Roadmap liefert den Gesamtüberblick über geplante Arbeitsschwerpunkte und Projekte. Um das Bewusstsein für nachhaltige Beschaffung sowohl intern als auch extern zu steigern, wurde die Kommunikation über Maßnahmen intensiviert. Beispielsweise stellten Einkäufer:innen Nachhaltigkeitsanforderungen in ihrem Tätigkeitsbereich in externen Kommunikationskanälen vor. So soll auf die hohe Bedeutung des Einkaufs hingewiesen werden.

Ein besonderes Highlight war die Beschaffungskonferenz für eine nachhaltige Zu(g)kunft der ÖBB. Bei diesem Treffen tauschten sich rd. 300 Teilnehmer:innen über Themen der nachhaltigen Beschaffung aus. Die Konferenz bot eine wichtige Gelegenheit, um Lieferanten der ÖBB die Bedeutung von ökologischen und sozialen Aspekten bei Ausschreibungen zu verdeutlichen. Darüber hinaus wurden sie über aktuelle legislative Entwicklungen informiert, als Ausblick und um sich rechtzeitig vorbereiten zu können. Dies ist insbesondere für Klein- und Mittelunternehmen von großer Bedeutung.

Die Begleitung von Einkäufer:innen in der Praxis ist ein wichtiger Baustein der Strategie der ÖBB. Im Jahr 2023 wurden deshalb alle Einkäufer:innen in der Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen geschult. Die ÖBB Toolbox ist die Grundlage für diese Tätigkeit. Sie wurde weiterentwickelt und es wurden neue mögliche Kriterien eingeführt. Zudem wurde das Einkaufshandbuch um zusätzliche Informationen zur Nachhaltigkeit erweitert. Dieses dient als Grundlage für das Onboarding neuer Mitarbeiter:innen im Einkauf. GRI 308-1

Seit Beginn des Jahres bezieht der ÖBB Einkauf die Kreislaufwirtschaft in die Beschaffung systematisch mit ein. Zentrale Aspekte dieser sind die Definition von Ausschreibungskriterien, um Kreislaufwirtschaft in Ausschreibungen und Systemen zu integrieren sowie Schwerpunkte auf Pilotprojekte zu setzen. Als erstes Pilotprojekt wurden zirkuläre Hemden und Blusen auf den Weg gebracht. Dabei arbeiten die ÖBB mit anderen Unternehmen, die ebenfalls für eine bessere Weiterverwendung von Textilunternehmen sorgen möchten, in Kooperationen zusammen. So wird die Menge und dadurch wiederum die Wirkung erhöht.

International konnten ebenfalls hilfreiche Übereinkünfte erzielt werden. So verständigten sich die Railspensible-Mitglieder auf gemeinsame Anforderungen an Self-Assessments, um die Gleichwertigkeit herstellen zu können, sowie auf Mindestanforderungen für Nachhaltigkeitsaudits. Darüber hinaus wurde der Leiter des Strategischen Konzerneinkauf im ÖBB-Konzern 2023 zum Präsidenten der Initiative „Railspensible“ gewählt. GRI 2-6

Ausblick 2024

Im kommenden Jahr sollen weitere Pilotprojekte im Bereich der Klimaneutralität und Kreislaufwirtschaft angestoßen werden. Zudem werden die Prozesse und Regelungen im Bereich der nachhaltigen Beschaffung weiterentwickelt. Zur Erleichterung des Managements sollen IT-Projekte initiiert werden, die für bessere Verarbeitungsmöglichkeiten sorgen. Zusätzlich ist eine erweiterte Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien im Einkauf geplant. Ein besonderer Schwerpunkt soll auf die Unterstützung von Klein- und Mittelunternehmen gelegt werden. Es ist von zentraler Bedeutung, dass sich diese als Mitglieder der Wertschöpfungskette auf Berichtspflichten großer Unternehmen wie den ÖBB rechtzeitig vorbereiten können.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Nachhaltige Beschaffung (Auszug)

Eingekauft – aber nachhaltig! | Im Mai 2023 führte der ÖBB Einkauf die „Beschaffungskonferenz für eine nachhaltige Zu(g)kunft“ durch, um die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten zu fördern. Rund 300 Teilnehmer:innen diskutierten intensiv über Schlüsselthemen wie „Dekarbonisierung“, „Kreislaufwirtschaft“ und „Transparenz in der Lieferkette“.

Schulungsangebot für Einkäufer:innen | Durchführung gezielter Schulungen zur Vertiefung der Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei Ausschreibungen sowie des TCO-CO₂-Modells bei Angebotslegungen.

Erarbeitung einer Roadmap „Nachhaltige Beschaffung“ | Der Fahrplan soll bevorstehende Aufgaben und Schwerpunkte in der nachhaltigen Beschaffung klar veranschaulichen. Zusätzlich dient die Roadmap als Leitfaden für zukünftige Maßnahmen.

Kreislaufwirtschaft im Einkauf | Der ÖBB Einkauf erarbeitete Methoden zur Integration der Kreislaufwirtschaft in den Beschaffungsprozess. Schwerpunkte bildeten die Entwicklung von Ausschreibungskriterien und die Durchführung von Pilotprojekten. Alle Einkäufer:innen wurden in der Anwendung dieser Ausschreibungskriterien geschult.



Weiterentwicklung von Rahmenwerken | Die ÖBB Toolbox und das Einkaufshandbuch wurden optimiert und um zusätzliche Nachhaltigkeitsinformationen erweitert.

KI in der Lieferkette | Zur Weiterentwicklung des ÖBB Datenmanagements in Hinblick auf Nachhaltigkeitsanforderungen wurde ein Pilot zu künstlicher Intelligenz (KI) in der Lieferkette durchgeführt.

Railsponsible Mindestanforderungen für Audits und Gleichwertigkeit von Self Assessments | 2023 wurden in Arbeitsgruppen Mindestanforderungen festgelegt, die für Nachhaltigkeitsaudits gelten sollen. Zusätzlich dazu wurde auch an der Erarbeitung von spezifischen Anforderungen für Self-Assessment gearbeitet, damit zukünftig Self-Assessments in Vergabeverfahren anerkannt werden.

UIC Projekt „Planning / Performing of International Audits“ | Gemeinschaftsprojekt zwischen dem internationalen Eisenbahnverband (UIC) und einigen europäischen Bahnen wie Rail Cargo Group, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) zur besseren Überwachung von Lieferanten.

G.7. Innovation und Technologie

Managementansatz

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur nimmt im ÖBB-Konzern eine wichtige Rolle ein. Der ÖBB-Konzern, als einer der größten Technologieanwender in Österreich, bekennt sich dabei zu bedarfsorientierten F&E-Tätigkeiten. Sie sollen die Produktivität, Kapazität und Qualität des Systems Bahn steigern und einen positiven Beitrag zu Klimaschutz sowie zum Erreichen der nationalen und internationalen Klimaziele leisten.

Innerhalb des ÖBB-Konzerns wird im Bereich Forschung, Technologie und Innovation grundsätzlich zwischen den Bereichen Asset-/Technologieinnovation sowie Produkt- / Serviceinnovation unterschieden. Für den Ersteren dient die im Jahr 2020 beschlossene ÖBB Technologiestrategie als strategischer Rahmen. Darin wurden einerseits die F&E-Schwerpunkte, andererseits das F&E-Rollenverständnis festgelegt. Bestandteil dieses Rollenverständnisses ist die Vereinfachung und Harmonisierung von Betriebsabläufen, ein stringenter wirkungs- und bedarfsorientierter Ansatz sowie die stete Berücksichtigung der Migrationsplanung bei sämtlichen Technologieentwicklungen.

Zielsetzungen

- Die ÖBB wollen mithilfe innovativer und digitaler Technologien die Kapazität, Qualität und Produktivität des Systems Eisenbahn ausbauen, dadurch eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn steigern.
- Die ÖBB wollen mit Innovationen die Kund:innenzufriedenheit erhöhen, neue Kund:innen ansprechen und Kosteneinsparungen sowie Umsatzsteigerungen erzielen.
- Die ÖBB wollen durch regelmäßiges Marktmonitoring relevante Innovationsoptionen identifizieren und diese mithilfe strukturierter Validierung prüfen und priorisieren.
- Die ÖBB wollen nicht nur innovative Produkte und Services, sondern auch neue Geschäftsmodelle entwickeln. Im Fokus stehen dabei die Bedürfnisse der Nutzer:innen sowie die Zusammenarbeit mit Start-ups.
- Die ÖBB wollen erfolgreiche Innovationsprojekte noch stärker nach außen kommunizieren und das Netzwerk „Community creates Mobility“ weiter institutionalisieren und ausbauen.

Um diese Ziele zu erreichen, sind bei Projekten die Prämissen der Anwendungs- und Use-Case-Orientierung, des europäischen Ansatzes mit der Sicherstellung der positiven Wirkung auf das gesamte europäische Bahnsystem sowie die Migrationsplanung der Technologieentwicklung zu berücksichtigen.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|---------------------|-------|
| Assetinnovationen | | |
| Aktuell laufende Forschungsprojekte in Stück | 101 ¹⁾ | 64 |
| Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. EUR ²⁾ | 35,0 ¹⁾ | 29,4 |
| Projektvolumen (ÖBB inkl. Partner) in Mio. EUR ²⁾ | 519,9 ¹⁾ | 105,8 |
| Projektpartner aus Forschung in Stück | 45 | 32 |
| Projektpartner aus Industrie in Stück | 59 | 38 |
| Projektpartner KMUs in Stück | 94 | 68 |
| Serviceinnovationen | | |
| Über interne Plattformen eingereichte Ideen in Stück | 1.655 | 1.410 |

¹⁾ Steigerung infolge des Starts des europäischen F&E-Programms „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (Laufzeit 2023 bis 2031).

²⁾ Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

Highlights 2023

Um das Ziel der Weiterentwicklung des Systems Bahn sicherzustellen, beteiligt sich der ÖBB-Konzern an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und Projekten. So ist der ÖBB-Konzern beispielsweise Programmpartner in „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (ER JU) – Europas größtem F&E Programm für das System Bahn.

Ziel des Programms, an welchem Bahngesellschaften wie die ÖBB gemeinsam mit der Industrie sowie Forschungspartnern und der Europäischen Kommission arbeiten, sind konkrete Projekte für Kapazitätssteigerungen für Personen- und Gütertransport sowie die Forcierung von Digitalisierung und Dekarbonisierung. Eine Effizienzsteigerung und Kostensenkung soll die Verkehrsverlagerung auf die Schiene vorantreiben und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sichern. Diese Ziele sollen durch die Umsetzung konkreter, umsetzungsnaher Forschungs- und Entwicklungsprojekte („Flagship Projekte“ [FP]) erreicht werden. Neben diesen Forschungs- und Entwicklungsprojekten („Innovation Pillar“) ist ein weiterer Schwerpunkt des ER JU der „System Pillar“. Es soll ein gemeinsames Zielbild im Sektor des europäischen Eisenbahnsystems entwickelt werden, damit dieses zukünftig auf einer gemeinsamen betrieblichen Vision und einer mehrschichtigen funktionalen Architektur basiert.

Nachfolgend sind die Projektbeteiligungen des ÖBB-Konzerns in den aktuellen Flagship Projekten dargestellt:

- FP1 MOTIONAL (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG): Ziel ist die Entwicklung digitaler Lösungen zur Umsetzung eines europaweit einheitlichen Traffic-Management-Systems (TMS)
- FP2 „R2DATO“ (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Personenverkehr AG): Die Projektschwerpunkte umfassen Entwicklungen für den digitalen und automatisierten Bahnbetrieb sowie die Weiterentwicklung von ETCS
- FP3 „IAM4RAIL“ (mit Beteiligung ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH): Fokus sind Integrierte Asset-Lösungen für verbesserte Instandhaltung (beispielsweise Weiterentwicklung Zuglaufcheckpoint) von ÖBB-Technische Services GmbH
- FP4 „RAIL4EARTH“ (mit Beteiligung ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH): Projektschwerpunkt sind nachhaltige und grüne Lösungen für Rolling Stock und Infrastruktur
- FP5 „TRANS4M-R“ (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und ÖBB-Holding AG): Der Fokus hier liegt auf konkreten Demonstratorprojekten zur Testung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) sowie Umsetzungsprojekte für einen europaweit vereinfachten und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr
- FP6 „FutuRe“: Projektschwerpunkt (mit Beteiligung ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG): Ziel ist die Entwicklung von kostengünstigen Infrastrukturlösungen für Regionalbahnen sowie damit verbundener stark vereinfachter & sicherer Zugbeeinflussungssysteme

Ein weiterer konzernweiter Schwerpunkt sind die Aktivitäten im Bereich der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Sie ist eine Grundvoraussetzung für die Attraktivierung des Schienengüterverkehrs und soll die Kapazität des Systems Bahn insgesamt erhöhen. Neben der Beteiligung des ÖBB-Konzerns am ER JU Projekt „TRANS4M-R“ leitet der ÖBB-Konzern das „European DAC Delivery Programme“ (EDDP). Die ÖBB nehmen somit beim Thema DAK eine federführende Rolle in Europa ein. In diesen Projekten wird gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie die Weiterentwicklung, Erprobung und Migration der DAK vorangetrieben. Aktuell laufen Entwicklungsarbeiten des neuen Kupplungssystems inklusive zusätzlicher Applikationen wie einer automatisierten Bremsprobe. In Folge sind für 2025 und 2026 umfangreiche Demonstratorzüge in Österreich, Skandinavien, Italien und der Schweiz vorgesehen. Ab Ende 2026 sollen DAK Pre-Deployment Züge in ganz Europa unter normalen Betriebsbedingungen wichtige Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit bei unterschiedlichen regionalen Verhältnissen sammeln. Federführend koordiniert die ÖBB-Holding AG die Arbeiten für die DAK, die im engen Zusammenspiel der Konzerngesellschaften Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH umgesetzt werden.

Im Bereich Produkt- und Serviceinnovationen hat sich das Innovationsprogramm des ÖBB-Konzerns intensiv mit folgenden drei Themen auseinandergesetzt: „KI-gestützte E-Mail-Klassifizierung im Kund:innenservice“, „Kund:innen-information“ und „Kund:innen-Welt“. Ergebnisse waren z. B. das Jubel-Vorteilspackerl und das Jubelpackerl zum Klimaticket. Neben dem Innovationsprogramm begleitete das Open-Innovation-Team die Fachbereiche punktuell, wie zum Beispiel bei den Themen „Kreislaufwirtschaft bei Uniformen“, „Fahrradstrategie“ und „Starkreisetage“. Das konzernweite Projekt „ÖBB 360°“, das sich auf integrierte Mobilitätsservices für Gemeinden, Regionen und Unternehmen konzentriert, wurde auch in diesem Jahr weiterhin unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt 2023 bildete die Community Arbeit. Neben dem Open-Innovation-Lab in der Unternehmenszentrale eröffnete die Open-Innovation-Factory in der Lassallestraße in Wien. Auf 1.000 m² bietet die Factory Platz für Co-Creation und Co-Working und wird zum Treffpunkt der österreichischen Mobilitäts-Community entwickelt. 2023 wurde auch ein Team für Corporate-Venturing installiert, um das Thema „Geschäftsmodellinnovationen“ voranzutreiben.

Weitere Projekthighlights aus dem Bereich Forschung, Technologie und Innovation im ÖBB-Konzern im Jahr 2023:

- TARO: 2023 wurde das konzernweite Projekt „TARO“ (Towards Automated Railway Operation) abgeschlossen. Das Projekt umfasst unterschiedlichste Bereiche des Systems Bahn wie beispielsweise Digital-Twin-Fahrzeug, Digital-Twin-Infrastruktur, Regionalbahntechnik sowie Verbesserungen im Bereich Schienengüterverkehr und Vershub (wie beispielsweise im Projekt „Autoshunting“). Die Ergebnisse der Arbeiten sollen nun sukzessive in den Regelbetrieb einfließen.
- eDigitaler Fahrtbericht / Lenkercockpit (Postbus AG): Bei der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft konzentrierte man sich weiterhin auf die umfassende Digitalisierung der Betriebsprozesse und erzielte dabei erhebliche Fortschritte. Das Projekt „Lenkercockpit“ ermöglicht die digitale Anbindung der rd. 4.000 Postbus-Lenker:innen. Im Jahr 2023 wurde im Rahmen dieses Projektes der digitale Fahrtbericht eingeführt. Ziel ist es, die täglich rd. 2.200 Fahrtberichte bei Postbus digital abzuwickeln. Der digitale Fahrtbericht trägt somit wesentlich dazu bei, die Nachhaltigkeit und Effizienz in den Betriebsabläufen weiter zu steigern.

Um die Sichtbarkeit von F&E im ÖBB-Konzern weiter zu erhöhen, wurde das konzerninterne FTI-Tool finalisiert. Es steht nun allen ÖBB Mitarbeiter:innen zu Verfügung. Darin bekommen ÖBB Mitarbeiter:innen einen Überblick über laufende und abgeschlossene F&E Projekte. Damit werden beispielsweise die 101 im Jahr 2023 im ÖBB-Konzern laufenden F&E Projekte mit einem Projektvolumen der ÖBB von rd. 35,0 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit) besser sichtbar. Zusätzlich veröffentlichte die ÖBB-Infrastruktur AG erstmals einen F&E-Jahresbericht sowie eine konzerninterne Website, die über die F&E-Aktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG informiert. Im Rahmen der Forschungsprojekte arbeiten die ÖBB mit über 200 österreichischen und internationalen Projektpartnern zusammen. Das sind zum einen rd. 100 Klein- und Mittelunternehmen sowie zum anderen diverse in- und ausländische Universitäten und Forschungseinrichtungen. Dies unterstreicht auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der F&E-Tätigkeiten des ÖBB-Konzerns.

Ausblick 2024

Wesentlicher Schwerpunkt des ÖBB-Konzerns im Jahr 2024 ist die weitere Mitwirkung an „Europe’s Rail Joint Undertaking“. Nach dem Projektstart 2022 mit Fokus auf die Entwicklung von Anforderungen beziehungsweise Projektgrundlagen soll ab 2024 sukzessive die Vorbereitung für potenzielle Demonstratoren im Jahr 2025 und 2026 erfolgen.

Die zwei Stoßrichtungen bei den Produkt- und Serviceinnovationen lauten: Einfachheit der Produkte und Services, sowie Attraktivität des Gesamtangebots. Ein wesentlicher Fokus 2024 wird die Verbesserung der Kund:innen-Information sein. Zudem wird das Thema „Internationales Reisen“ ein Schwerpunkt des Innovationsbereichs darstellen.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Innovation und Technologie (Auszug)



Rail4Future | Highlight des F&E Projekts Rail4Future für Bahnhardware war 2023 ein Großversuch am Tragwerk der Pinkabachbrücke (NÖ). Dieses wurde absichtlich realitätsnahen Beanspruchungen aus dem Zugbetrieb unterzogen und künstlich zu einem Versagen getrieben. Dieser Versuch war weltweit der erste in dieser Größenordnung und brachte Erkenntnisse, die bis dahin nicht validiert waren.

AM4RAIL | Die Forschungsinitiativen konzentrieren sich auf die Implementierung von additiver Fertigung und 3D-Drucktechnologien für Schienenfahrzeuge.

Automated Resource Planning – Ressourcenplanung der Zukunft | Das so genannte ARP Programm beschäftigt sich mit der integrierten und rollierenden Planung von Produktionsressourcen und soll zu einem verbesserten Einsatz von Mitarbeiter:innen sowie Fahrzeugen führen.

Einsatz von künstlicher Intelligenz nimmt zu | Auf dem Standort der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH in Floridsdorf wird erstmals eine Pilotphase für den Einsatz von künstlicher Intelligenz zur Planung von Schichten geplant. Daneben setzt das ÖBB-Business Competence Center seit einigen Jahren mittlerweile erfolgreich auf Robotic Process Automation, um einfache und repetitive Tätigkeiten und Prozesse zu automatisieren.

Digitalisierung im Postbus weiter fortgesetzt | Neben dem Roll-out des digitalen Lenkercockpits wurde 2023 auch die Kommunikation zwischen Lenker:innen und Vorgesetzten vollständig digitalisiert, sowie das Lenker:innen und Werkstättenhandbuch digitalisiert.

Community creates Mobility | Österreichweite, offene Community zum Austausch und zur Entwicklung gemeinsamer Ideen für die Mobilität der Zukunft.

G.8. Sustainable Finance

Managementansatz

2015 verabschiedeten die Mitgliedsstaaten der UNO die „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“. Darin wurden 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung definiert (die „Sustainable Development Goals“, kurz SDGs). Für die Umsetzung dieses globalen Plans und die Erreichung der Ziele wurde auch dem Finanzmarkt eine entscheidende Rolle zugesprochen. Daraus abgeleitet sorgen Regularien dafür, dass die Erfüllung von Nachhaltigkeit zu einem Schlüsselfaktor für Investitionen und den dafür notwendigen Kapitalströmen wird. Solche Regularien sind die 2019 von weltweit führenden Geldinstituten beschlossenen „Principles of Responsible Banking“ sowie die 2020 auf den Weg gebrachte EU-Taxonomie Verordnung, die seit Jänner 2022 rechtlich bindend ist. Ziel ist, durch die Entwicklung von klaren Kriterien auf EU-Ebene klarzustellen, welche Investitionen und Kapitalströme als „nachhaltig“ beziehungsweise „grün“ klassifiziert werden können. Gleichzeitig soll damit auch der Vermarktung von „grünen“ Anlageprodukten, die weder Umwelt- oder Nachhaltigkeitsstandards entsprechen („Greenwashing“), entgegengewirkt werden. Die dabei relevanten Taxonomie-Kennzahlen sind: CapEx, OpEx und Umsatz. Aus Finanzierungssicht kommt CapEx dabei eine besonders wichtige Stellung zu. Ein weiteres vom Finanzmarkt anerkanntes Qualitätsmerkmal für die Nachhaltigkeit eines Unternehmens ist das ESG-Rating. Dafür werden Kriterien aus den Bereichen Environment (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (Unternehmensführung) herangezogen.

Die ÖBB bekennen sich zu einer nachhaltigen Ausrichtung ihres unternehmerischen Handelns. Mit der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei alle drei Säulen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) in ein ausgeglichenes Verhältnis gebracht. Dementsprechend hat der Baustein „Sustainable Finance“ einen essenziellen Stellenwert. Das lässt sich darauf zurückführen, dass die Nachhaltigkeitsperformance der am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des jeweiligen wirtschaftlichen Unternehmenserfolgs verbunden ist. Grund dafür ist nicht zuletzt eine zunehmende Kapitalintensivierung von ökologischen Effekten sowie die Verbindung von Nachhaltigkeitsstandards mit Finanzierungsformen.

Zielsetzungen

- Einholen von unabhängigen Bewertungen der Nachhaltigkeitsperformance (ESG-Ratings) für die am Kapitalmarkt auftretenden Konzerngesellschaften.
- Die am Kapitalmarkt operierenden und mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften werden nach Möglichkeit bis ins Jahr 2025 einen überwiegenden Teil ihrer Finanzierungslogik auf das Thema „Nachhaltigkeit“ ausrichten. Dementsprechend werden sie ihre Finanzierung über Sustainable Finance Produkte sicherstellen (sustainable / behaviour-linked [General Corporate Purpose] sowie für grüne / soziale Finanzinstrumente [Use of Proceeds]).
- Umsetzung eines Sustainable Finance Frameworks mit dem Ziel die Nachhaltigkeitskomponenten mit den relevanten Finanzierungsinstrumenten der Konzerngesellschaften zu verbinden. Das soll nachhaltig die Transparenz gegenüber Investor:innen, Banken und anderen Stakeholder:innen in Bezug auf die Glaubwürdigkeit der nachhaltigen Finanzierungen der Konzerngesellschaften stärken.

Stoßrichtungen

Im Hinblick auf regelmäßige ESG-Ratings für die am Kapitalmarkt operierenden Gesellschaften ist es notwendig, einen jährlich revolvierenden Ratingcheck durch zumindest eine Ratingagentur sicherzustellen. Das soll in Abstimmung zwischen Konzernfinanzen, zusätzlich beteiligten Fachbereichen der ÖBB-Holding AG und den jeweiligen Gesellschaften erfolgen.

Der Bereich Konzernfinanzen steuert nachhaltige Finanzierungsformen der am Kapitalmarkt auftretenden und mit einem Nachhaltigkeitsrating ausgestatteten Konzerngesellschaften. So können für eine etwaige Finanzierung speziell erforderliche Parameter notwendig sein. Das wären z.B. Informationen zur Nachhaltigkeits- beziehungsweise ESG-Performance, zu speziellen Ausrichtungen und Zielen der betreffenden Gesellschaften. Diese Parameter werden dann von den jeweiligen Konzerngesellschaften in Abstimmung mit den betroffenen Fachbereichen der ÖBB-Holding AG erarbeitet und berichtet. Postbus beispielweise hat mit Unterstützung der Abteilung Konzernfinanzen als erste Gesellschaft im ÖBB-Konzern eine nachhaltige Finanzierung vorgenommen. Der Kredit in Höhe von rd. 5,0 Mio. EUR ist an taxonomiefähige Investitionen in 2022 (darunter fallen sämtliche Bus-Eigeninvestitionen) gebunden und wurde für die Finanzierung der E-Busse im südlichen Weinviertel in Anspruch genommen. Die Beachtung und Einhaltung grundsätzlich konzernweit geltender Strategien, Policies oder Standards ist dabei wesentlich.

Für die Umsetzung nachhaltiger Finanzierungsformen wird es notwendig sein, alle dafür infrage kommenden Finanzierungspartner:innen (Counterparties im weiteren Sinne) zukünftig festzulegen – im Einklang mit einer nachhaltigen Ausrichtung der jeweiligen Geschäftsmodelle der Gesellschaften.

| Corporate Rating | 2023 | 2022 | Ziel 2030 |
|--|------|------|-----------|
| ESG-Rating ÖBB-Personenverkehr AG in Punkten von 100 Punkten ¹⁾ | 84 | 82 | 88 |
| ESG-Rating Österreichische Postbus Aktiengesellschaft in Punkten von 100 Punkten ¹⁾ | 83 | 81 | 91 |
| ESG-Rating Rail Cargo Austria AG in Punkten von 100 Punkten ¹⁾ | 81 | 79 | 85 |
| ESG-Rating ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH in Punkten von 100 Punkten ¹⁾ | 87 | 85 | 91 |
| ESG-Rating ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH in Punkten von 100 Punkten ¹⁾ | 84 | 83 | 91 |
| ESG-Rating ÖBB-Rail Equipment GmbH & Co KG (von 100 Punkten) ¹⁾ | 72 | - | - |
| ESG-Rating ISS-ESG ÖBB-Infrastruktur AG (Ratingbandbreite von A+ bis D-) ²⁾ | B- | | - |

¹⁾ Solicitated Rating = angefordertes Rating.

²⁾ Non-solicited Rating = nicht angefordertes Rating.

Highlights 2023

Das im Jahr 2021 erstmalig aufgesetzte Rating für die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften wurde Mitte des Jahres 2023 einem Ratingcheck unterzogen. Alle Gesellschaften haben sich verbessert und sind weiterhin mit der Note „sehr gut“ bewertet. Erstmals wurde auch die Rail Equipment GmbH & Co KG einem ESG-Rating unterzogen und erreichte dabei 72 Punkte.

Zudem wird die ÖBB-Infrastruktur AG bereits seit 2012 regelmäßig bewertet. Diese unabhängig durchgeführte Bewertung wird durch die international führende ESG-Ratingagentur ISS-ESG im Sektor Verkehrsinfrastruktur vorgenommen. Das aktuelle Update des Ratings erfolgte im Jahr 2023. Dabei wurde die ÖBB-Infrastruktur AG wieder mit „B-“ bewertet und damit PRIME als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung unter 58 bewerteten Verkehrsinfrastrukturunternehmen.

Mit der Veröffentlichung eines Sustainable Finance Frameworks im Geschäftsjahr 2023 erstellte die ÖBB als Konzern ein Dokument, das Nachhaltigkeitsparameter in die vom Konzern verwendeten Finanzierungsformen integriert. Es soll für die am Kapitalmarkt aktiven und mit einem ESG-Rating ausgestatteten und noch auszustattenden Gesellschaften der ÖBB gelten. Transparenz und Offenheit in Bezug auf Sustainable Finance Produkten helfen die Glaubwürdigkeit dieser gegenüber den relevanten Kapitalgebern nachhaltig zu stärken.

Weiters konnte 2023 für die Rail Cargo Austria AG erstmalig ein Sustainable-Linked Syndicated Loan mit einem Volumen von rd. 500,0 Mio. EUR erfolgreich umgesetzt werden.

Ausblick 2024

Im Jahr 2024 wird der jährlich revolvierende Ratingprozess für die Einholung der ESG-Ratings fortgesetzt. Die partielle Anwendung von Sustainable Finance Produkten soll – für die mit einem ESG-Rating ausgestatteten Konzerngesellschaften sowie die Rail Equipment GmbH & Co KG – weiter forciert werden. Darüber hinaus werden neue Finanzierungen mithilfe des Sustainable Finance Frameworks auf den nachhaltigen Finanzierungsmarkt abzielen.

Zusätzlich dazu soll auch 2024 die grundsätzliche Strategie betreffend zukünftiger Finanzierungspartner weiterentwickelt werden. Das soll im Hinblick auf den Umgang der jeweiligen Finanzierungspartner mit dem Thema „Nachhaltigkeit“ geschehen, um Standards in der weiteren Zusammenarbeit mit allen Partnern am Finanzmarkt festzumachen.

Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB-Konzern

Offenlegung gemäß Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung

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

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

Für das erste Berichtsjahr 2021 kam eine vereinfachte Umsetzung (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung. Die betroffenen Nicht-Finanzunternehmen mussten im ersten Jahr der Berichterstattung nur eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer Wirtschaftstätigkeiten auf Basis der ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) durchführen. Die Veröffentlichung beinhaltete die Angabe der Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx für taxonomiefähige und nicht-taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Seit dem Geschäftsjahr 2022 sind zudem die Anteile von taxonomiekonformen bzw. nicht-taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten in Form von Leistungskennzahlen offenzulegen.

Wie bereits im Geschäftsjahr 2022 werden auch im Geschäftsjahr 2023 die Anteile von taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten für die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) in Form von Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx) offengelegt. Zusätzlich werden für die weiteren vier Umweltziele sowie für die im Juni 2023 ergänzten neuen Aktivitäten der beiden Klimaziele die Anteile an taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten offengelegt. Die Ermittlung des Anteils an taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten für die weiteren vier Umweltziele ist gemäß Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 für das Geschäftsjahr 2023 nicht erforderlich – für 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. Die Leistungskennzahlen wurden im Geschäftsjahr 2023 mit der gleichen Methodik wie im Vorjahr ermittelt, im Zuge dessen wurde auch eine Aktualisierung der Betroffenheitsanalyse für alle sechs Umweltziele durchgeführt.

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

Vorgehensweise zur Evaluierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB-Konzern

Nach Veröffentlichung der EU-Taxonomie-VO wurde ein Projektteam gebildet, das sich mit der EU-Taxonomie und ihren Auswirkungen befasst. Aufgrund der sich derzeit noch entwickelnden Rechtslage können sich zukünftig noch Änderungen hinsichtlich der Einstufungen / Bewertungen und Offenlegung ergeben. Die Änderungen, welche sich im Jahr 2023 ergeben haben, sind auf den folgenden Seiten erläutert.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte für alle sechs Umweltziele auf Basis der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139, der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486. Zur Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen wurde eine Liste der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB-Konzerns erstellt, die jährlich evaluiert und gegebenenfalls aktualisiert wird. Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte auf Basis der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2139, der Delegierten Verordnung (EU) 2023 / 2485 und der Delegierten Verordnung (EU) 2023 / 2486 für alle sechs Umweltziele. Die Wirtschaftstätigkeiten der Delegierten Verordnung (EU) 2022 / 1214 wurden nicht weiter analysiert, da der ÖBB-Konzern keine Wirtschaftstätigkeiten im Bereich der Kernenergie oder im Bereich fossilen Gases ausübt (siehe Tabelle auf Seite 101). Der 360-Grad-Screening-Prozess zur Evaluierung gliedert sich dabei in folgende Schritte:

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

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

- Zur Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen für die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wurde die Liste der identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten herangezogen und folgende weitere Schritte gesetzt: Erhebung des wesentlichen Beitrags zu dem Umweltziel Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel 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 erfolgte weiters die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse. Dazu wurden physische Klimarisiken, die für einige Wirtschaftstätigkeiten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen. Nähere Informationen zur Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse finden sich in Kapitel G.2 – Anpassung an den Klimawandel. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und eine Evaluierung. Dadurch soll ermittelt werden, ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. In einem letzten Schritt wurde sichergestellt, dass die sozialen Mindestschutzstandards eingehalten werden – entsprechend den internationalen Rahmenwerken wie den OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, den UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Grundprinzipien und Rechten aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO). Die Anforderungen gemäß Art. 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB-Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der sozialen Mindestschutzstandards sind in den Kapiteln G.6 und G.12 zu finden.
- Die Überprüfung der Taxonomiekonformität der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten aus den weiteren Umweltzielen muss gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 für das Geschäftsjahr 2023 nicht erfolgen. Die Ergänzungen und Änderungen der Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2023 / 2485 wurden bei der Beurteilung der Taxonomiekonformität freiwillig mitberücksichtigt.

Mit der Überschneidung der Ergebnisse der technischen Bewertungskriterien und der Erfüllung der DNSH-Kriterien sowie dem positiven Abschluss der Analyse der sozialen Mindestschutzstandards ergibt sich das unten dargestellte Ergebnis für die Taxonomiekonformität des ÖBB-Konzerns. Wie in den Tabellen ersichtlich, sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten auch taxonomiekonform. Es ist für die vier weiteren Umweltziele für das Geschäftsjahr 2023 nur die Ermittlung der Taxonomiefähigkeit gefordert. Zusätzlich werden in gewissen Bereichen die technischen Bewertungskriterien bzw. die DNSH-Kriterien (noch) nicht eingehalten. Die angesprochenen vier weiteren Umweltziele sind Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB-Konzern

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 17 (Vj: 15) der in der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftstätigkeiten für die sechs Umweltziele relevant und damit taxonomiefähig.

Aus aktueller Sicht wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

| Umweltziel | Nr. der Aktivität | Aktivität | Beschreibung Prozess |
|------------|-------------------|---|---|
| CCM | 3.19. | Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | Leistungen im Bereich Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, Weiterentwicklung von Schienenfahrzeugen im In- und Ausland, modulare Wartung (Light beziehungsweise Heavy Maintenance von Schienenfahrzeugen in Teilschritten / Wartungsmodulen), Serviceleistungen entlang der wichtigsten Eisenbahnkorridore, Materialmanagement und mobile Wartung |
| CCM/CCA | 4.1. | Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie | Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von FV-Anlagen |
| CCM/CCA | 4.3. | Stromerzeugung aus Windkraft | Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen |
| CCM/CCA | 4.5. | Stromerzeugung aus Wasserkraft | Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke |
| CCM/CCA | 4.9. | Übertragung und Verteilung von Elektrizität | Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug) |
| CCM/CCA | 4.10. | Speicherung von Strom | Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken |
| CCM/CCA | 4.15. | Fernwärme- / Fernkälteverteilung | Verteilung von Fernwärme- / kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher |
| CCM/CCA | 6.1. | Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr | Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen |
| CCM/CCA | 6.2. | Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | Bahntransporte mit expeditionellen Zusatzleistungen durch ein umweltverträgliches Transport- und Logistiksystem in 18 europäischen Ländern durch Eigen- und Fremdtaktion |
| CCM/CCA | 6.3. | Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie der Vertrieb und auch die Finanzierung von Personenverkehrsleistungen |
| CCM/CCA | 6.5. | Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen | Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, CarPool) |
| CCM/CCA | 6.14. | Schienenverkehrsinfrastruktur | Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur |
| CCM/CE | 7.2./3.2 | Renovierung bestehender Gebäude | Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen |
| CCM/CCA | 7.3. | Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten | Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen |
| CCM/CCA | 7.7. | Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien |
| CE | 5.3. | Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten | Aufbereitung von Betonschwellen und Schienen |

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

Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Betroffenheitsanalyse für die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH und die Technical Services Hungaria Járuléjavitó Kft. durchgeführt. Aufgrund der im Juni 2023 ergänzten neuen Aktivitäten der Umweltziele „Klimaschutz“ (CCM) und „Anpassung an den Klimawandel“ (CCA) ergab sich im Zuge der Betroffenheitsanalyse eine Änderung. Seit 2023 wird daher die bisher berichtete Wirtschaftstätigkeit 3.3. „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ (Klimaschutz, CCM) durch die neue Wirtschaftstätigkeit 3.19. „Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“ (Klimaschutz, CCM) ersetzt. Die geänderte Zuordnung der Kennzahlen führt zu keiner Auswirkung auf die Taxonomiefähigkeit oder -konformität der Kennzahlen.

Bei der Durchführung der Betroffenheitsanalyse der weiteren vier Umweltziele wurden zusätzlich zu den 15 bisherigen taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten weitere zwei Wirtschaftstätigkeiten identifiziert. Das sind 3.2. „Renovierung bestehender Gebäude“ (Kreislaufwirtschaft, CE) und 5.3. „Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten“ (Kreislaufwirtschaft, CE). Wobei 3.2. bereits in 7.2. „Renovierung bestehender Gebäude“ (Klimaschutz, CCM) ausgewiesen wird.

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

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

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.

Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO

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

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

Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2023 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz 2023

| Wirtschaftstätigkeiten | Code | Gesamtumsatz in Mio. EUR | Umsatz -anteil in % | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | | DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung") | | | | | | in % | E | T |
|--|------------------------|--------------------------------|---------------------------|--|---|--|--|--|--|--|-------------------------------------|--|--|--|--|--------------|---|---|
| | | | | Klimaschutz J; N; N/EL | Anpassung an den Klimawandel J; N; N/EL | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J; N; N/EL | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J; N; N/EL | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J; N; N/EL | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J; N; N/EL | Klimaschutz J/N | Anpassung an den Klimawandel J/N | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N | | | |
| A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19. | 63,5 | 1,3% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,3% | E | |
| Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie | CCM 4.1. CCA 4.1. | 0,1 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | | |
| Stromerzeugung aus Windkraft | CCM 4.3. CCA 4.3. | 0,1 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | | |
| Stromerzeugung aus Wasserkraft | CCM 4.5. CCA 4.5. | 18,5 | 0,4% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,1% | | |
| Übertragung und Verteilung von Elektrizität | CCM 4.9. CCA 4.9. | 45,4 | 0,9% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,6% | E | |
| Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr | CCM 6.1., CCA 6.1. | 875,0 | 17,4% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 15,6% | T | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2. CCA 6.2. | 1.321,1 | 26,3% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 29,2% | T | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3. CCA 6.3. | 1.131,5 | 22,5% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 21,6% | T | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14. CCA 6.14. | 69,0 | 1,4% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,9% | E | |
| Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | | 3.524,2 | 70,2% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 69,3% | | |
| davon „Ermöglichende Tätigkeiten“ | | 177,9 | 5,0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | J | J | J | J | J | J | 1,9% | E | |
| davon „Übergangstätigkeiten“ | | 3.327,6 | 94,4% | 100% | | | | | | J | J | J | J | J | J | 66,4% | T | |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19. | 11,6 | 0,2% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,2% | | |
| Fernwärme-/Fernkälteverteilung | CCM 4.15. CCA 4.15. | 2,5 | 0,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | |
| Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten | CE 5.3. | 0,2 | 0,0% | N/EL | N/EL | N/EL | EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2. CCA 6.2. | 479,6 | 9,5% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 10,0% | | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3. CCA 6.3. | 679,8 | 13,5% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 12,6% | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | CCM 6.5. CCA 6.5. | 0,2 | 0,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14. CCA 6.14. | 7,4 | 0,1% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,1% | | |
| Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | CCM 7.7. CCA 7.7. | 74,0 | 1,5% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 1,4% | | |
| Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | 1.255,3 | 25,0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 24,3% | | |
| Summe (A = A.1 + A.2) | | 4.779,5 | 95,2% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 93,6% | | |
| B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 242,8 | 4,8% | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A+B) | | 5.022,3 | 100,0% | | | | | | | | | | | | | | | |

Abkürzungen:

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

| | | Umsatzanteil/ Gesamtumsatz | |
|---|-----|-------------------------------|---------------------------|
| | | Taxonomiekonform je Ziel | Taxonomiefähig je Ziel |
| Klimaschutz | CCM | 70,2% | 25,0% |
| Anpassung an den Klimawandel | CCA | 0,0% | 0,0% |
| Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen | WTR | 0,0% | 0,0% |
| Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft | CE | 0,0% | 0,0% |
| Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung | PPC | 0,0% | 0,0% |
| Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme | BIO | 0,0% | 0,0% |

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

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

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen im Geschäftsjahr 2023 mit rd. 95,2% (Vj: rd. 93,6%) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse machen rd. 70,2% (Vj: rd. 69,3%) der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Konzernumsatzerlöse in Höhe von rd. 5.022,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4.671,2 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) aus und teilen sich wie folgt auf: Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr und Güterverkehr in Höhe von rd. 63,8% (Vj: rd. 63,9%), Einnahmen aus Mieten und Pachten in Höhe von rd. 1,4% (Vj: rd. 1,7%) und sonstigen Einnahmen in Höhe von rd. 5,0% (Vj: rd. 3,6%).

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

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

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2023 stellt sich wie folgt dar:

KPI CapEx 2023

| Wirtschaftstätigkeiten | Code | CapEx gesamt in Mio. EUR | Anteil CapEx in % | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | | DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung") | | | | | | Mindestschutz | Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) CapEx-Anteil 2022 | Kategorie „Ermöglichende Tätigkeiten“ | Kategorie „Übergangstätigkeiten“ |
|---|------------------------|-----------------------------------|-------------------------|--|---|--|--|--|--|--|-------------------------------------|--|--|--|--|---------------|--|--|-------------------------------------|
| | | | | Klimaschutz J; N; N/EL | Anpassung an den Klimawandel J; N; N/EL | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J; N; N/EL | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J; N; N/EL | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J; N; N/EL | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J; N; N/EL | Klimaschutz J/N | Anpassung an den Klimawandel J/N | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N | | | | |
| A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19. | 50,3 | 1,1% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,1% | E | | |
| Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie | CCM 4.1. CCA 4.1. | 13,9 | 0,3% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,1% | | | |
| Stromerzeugung aus Windkraft | CCM 4.3. CCA 4.3. | 0,1 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,1% | | | |
| Stromerzeugung aus Wasserkraft | CCM 4.5. CCA 4.5. | 52,0 | 1,1% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 2,1% | | | |
| Übertragung und Verteilung von Elektrizität | CCM 4.9. CCA 4.9. | 31,9 | 0,7% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,7% | E | | |
| Speicherung von Strom | CCM 4.10. CCA 4.10. | 62,8 | 1,4% | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,9% | E | | |
| Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr | CCM 6.1. CCA 6.1. | 336,7 | 7,4% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,6% | T | | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2. CCA 6.2. | 200,5 | 4,4% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 3,1% | T | | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3. CCA 6.3. | 346,7 | 7,6% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 5,9% | T | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | CCM 6.5. CCA 6.5. | 0,1 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | T | | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14. CCA 6.14. | 2.652,7 | 58,2% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 61,9% | E | | |
| CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | | 3.747,9 | 82,2% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 77,4% | | | |
| davon „Ermöglichende Tätigkeiten“ | | 2.797,8 | 61,4% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | J | J | J | J | J | J | 3,7% | E | | |
| davon „Übergangstätigkeiten“ | | 884,1 | 19,4% | 100% | | | | | | J | J | J | J | J | J | 9,6% | T | | |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19. | 1,3 | 0,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,1% | | | |
| Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr | CCM 6.1. CCA 6.1. | 0,0 ^{*)} | 0,0% | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2. CCA 6.2. | 16,1 | 0,4% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,3% | | | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3. CCA 6.3. | 65,7 | 1,4% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 3,2% | | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | CCM 6.5. CCA 6.5. | 8,3 | 0,2% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,1% | | | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14. CCA 6.14. | 317,2 | 7,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 6,1% | | | |
| Renovierung bestehender Gebäude | CCM 7.2., CE 3.2. | 52,3 | 1,1% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 1,1% | | | |
| Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten | CCM 7.3. CCA 7.3. | 7,6 | 0,2% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,1% | | | |
| Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | CCM 7.7. CCA 7.7. | 15,0 | 0,3% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 5,0% | | | |
| CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | 483,5 | 10,6% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 16,1% | | | |
| Summe (A = A.1 + A.2) | | 4.231,4 | 92,8% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 93,5% | | | |
| B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 327,2 | 7,2% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A+B) | | 4.558,6 | 100,0% | | | | | | | | | | | | | | | | |

^{*)} Kleinstbetrag.



Abkürzungen:

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

| | | CapEx-Anteil/ CapEx gesamt | |
|---|-----|-------------------------------|---------------------------|
| | | Taxonomiekonform je Ziel | Taxonomiefähig je Ziel |
| Klimaschutz | CCM | 82,2% | 10,6% |
| Anpassung an den Klimawandel | CCA | 0,0% | 0,0% |
| Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen | WTR | 0,0% | 0,0% |
| Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft | CE | 0,0% | 0,0% |
| Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung | PPC | 0,0% | 0,0% |
| Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme | BIO | 0,0% | 0,0% |

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

Die ausgewiesenen Investitionsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2023 mit rd. 92,8% (Vj: rd. 93,5%) auf taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten. Die taxonomiekonformen Investitionen machen rd. 82,2% (Vj: rd. 77,4%) der in den Konzernanlagenspiegeln ausgewiesenen Zugänge in Höhe von rd. 4.558,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.956,8 Mio. EUR) aus (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) und teilen sich wie folgt auf: Investitionen in Sachanlagen in Höhe von rd. 78,9% (Vj: rd. 75,0%), Investitionen in immaterielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 0,8% (Vj: rd. 0,4%) und aktivierte Nutzungsrechte in Höhe von rd. 2,5% (Vj: rd. 2,0%).

Die im Zähler ausgewiesenen Zugänge stehen im Zusammenhang mit taxonomie relevanten Wirtschaftstätigkeiten, wovon rd. 16,7% (Vj: rd. 21,7%) der taxonomiekonformen Zugänge im Rahmen eines CapEx-Plans („Topf B Investitionen“) erfolgten. Rund 2,8% (Vj: rd. 3,1%) der Gesamtzugänge stehen nicht im Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf C Investitionen“).

CapEx-Plan

Die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM) wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft: Erfüllt der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gemäß Der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. In Bezug auf die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2023 bis 2028 mit einem Volumen von rd. 19 Milliarden EUR. Anhand einer Detailanalyse konnten die Kriterien bejaht werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Infrastrukturbereich der Bahn auf Schiene gebracht und es wird ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB Rahmenpläne bildet das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind. Die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 ist darin ein wichtiger Schwerpunkt. Dieser zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gemäß Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM). Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2035 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.827,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.571,2 Mio. EUR).

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

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

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2023 stellt sich wie folgt dar:

KPI OpEx 2023

| Wirtschaftstätigkeiten | Code | OpEx gesamt in Mio. EUR | Anteil OpEx in % | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | | DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) | | | | | | Minderschutz | Taxonomiekonformer (A.1.) oder -fähiger (A.2.) OpEx-Anteil 2022 | in % | E | T |
|--|----------------------|----------------------------------|------------------------|--|---|--|--|--|--|--|-------------------------------------|--|--|--|--|--------------|---|----------|---|---|
| | | | | Klimaschutz J; N; N/EL | Anpassung an den Klimawandel J; N; N/EL | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J; N; N/EL | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J; N; N/EL | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J; N; N/EL | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J; N; N/EL | Klimaschutz J/N | Anpassung an den Klimawandel J/N | Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen J/N | Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft J/N | Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung J/N | Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme J/N | | | | | |
| A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19. | 291,6 | 22,2% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | J | 4,1% | E | | |
| Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie | CCM 4.1., CCA 4.1. | 0,2 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | | | | |
| Stromerzeugung aus Windkraft | CCM 4.3., CCA 4.3. | 0,1 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | | | | |
| Stromerzeugung aus Wasserkraft | CCM 4.5., CCA 4.5. | 11,5 | 0,9% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,1% | | | | |
| Übertragung und Verteilung von Elektrizität | CCM 4.9., CCA 4.9. | 14,2 | 1,1% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,6% | E | | | |
| Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr | CCM 6.1., CCA 6.1. | 48,9 | 3,7% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 4,4% | | T | | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2., CCA 6.2. | 54,7 | 4,2% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 5,4% | | T | | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3., CCA 6.3. | 13,0 | 1,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 1,3% | | T | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | CCM 6.5., CCA 6.5. | 0,0 | 0,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 0,0% | | T | | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14., CCA 6.14. | 314,5 | 24,0% | J | N | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | J | J | J | J | J | J | 32,0% | E | | | |
| OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | | 748,8 | 57,1% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 49,9% | | | | |
| <i>davon „Ermöglichende Tätigkeiten“</i> | | <i>620,4</i> | <i>47,3%</i> | <i>100%</i> | <i>0%</i> | <i>0%</i> | <i>0%</i> | <i>0%</i> | <i>0%</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>5,7%</i> | <i>E</i> | | | |
| <i>davon „Übergangstätigkeiten“</i> | | <i>116,6</i> | <i>8,9%</i> | <i>100%</i> | | | | | | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>J</i> | <i>11,1%</i> | | <i>T</i> | | |
| A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten | CCM 3.19., CCA 3.19. | 39,8 | 3,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 1,5% | | | | |
| Fernwärme-/Fernkälteverteilung | CCM 4.15., CCA 4.15. | 0,1 | 0,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | | | |
| Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten | CE 5.3. | 0,0 | 0,0% | N/EL | N/EL | N/EL | EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | | | |
| Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr | CCM 6.2., CCA 6.2. | 20,4 | 1,6% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 1,9% | | | | |
| Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr | CCM 6.3., CCA 6.3. | 40,0 | 3,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 3,7% | | | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | CCM 6.5., CCA 6.5. | 0,0 | 0,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 0,0% | | | | |
| Schienenverkehrsinfrastruktur | CCM 6.14., CCA 6.14. | 170,3 | 13,0% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 17,5% | | | | |
| Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | CCM 7.7., CCA 7.7. | 51,7 | 3,9% | EL | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | 4,9% | | | | |
| OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | 322,4 | 24,6% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 29,6% | | | | |
| Summe (A = A.1 + A.2) | | 1.071,2 | 81,7% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | 79,5% | | | | |
| B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 240,6 | 18,3% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A+B) | | 1.311,7 | 100,0% | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Abkürzungen:

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

| | | OpEx-Anteil/ OpEx gesamt | |
|---|-----|-----------------------------|---------------------------|
| | | Taxonomiekonform je Ziel | Taxonomiefähig je Ziel |
| Klimaschutz | CCM | 57,1% | 24,6% |
| Anpassung an den Klimawandel | CCA | 0,0% | 0,0% |
| Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen | WTR | 0,0% | 0,0% |
| Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft | CE | 0,0% | 0,0% |
| Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung | PPC | 0,0% | 0,0% |
| Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme | BIO | 0,0% | 0,0% |

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

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

Die ausgewiesenen Betriebsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2023 mit rd. 81,7% (Vj: rd. 79,5%) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Betriebsaufwendungen machen rd. 57,1% (Vj: rd. 49,9%) der Summe aus den oben genannten Betriebsaufwendungen im Konzern in Höhe von rd. 1.311,7 Mio. EUR (Vj: rd. 951,7 Mio. EUR) aus. Dazu zählen auch direkt zurechenbare Personalaufwendungen (v. a. Personalaufwand durch Instandhaltung), aus den angesprochenen Bereichen in Höhe von rd. 19,6% (Vj: rd. 16,7%) sowie Aufwendungen für Wartung und Reparaturen in Höhe von rd. 29,7% (Vj: rd. 23,7%) und andere Aufwendungen in Höhe von rd. 7,8% (Vj: rd. 9,5%).

Vermeidung von Doppelzählungen

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

Wesentlichkeiten

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

Schlüssel

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

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

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

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

G.9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

Managementansatz

Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs tragen die ÖBB die Verantwortung, ihre Leistungen möglichst für alle Kund:innen im Personen- und Güterverkehr attraktiv zu gestalten. Die finanzielle Leistbarkeit sowie Zugänglichkeit zu den Angeboten stehen dabei an erster Stelle.

Als Gesamtmobilitätsdienstleister möchten die ÖBB zum einen Reisende mit der Bahn und dem Bus nachhaltig von A nach B bringen. Zum anderen wollen die ÖBB den Reisenden auf der ersten und letzten Meile eine nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stellen. Daher bauen die ÖBB ihr Mobilitätsangebot laufend aus und orientieren sich an den Bedürfnissen der Kund:innen – mit dem Ziel zu jeder Zeit und überall eine geeignete Mobilitätslösung anbieten zu können. Essenziell ist dabei die Barrierefreiheit von Information, Angebot, Ticket und Fahrt ebenso wie ein möglichst selbsterklärender Zugang zu jedem Zeitpunkt der Reisekette.

Zielsetzungen

- Angebot sowohl im Personen- als auch Güterverkehr weiter verbessern, vereinfachen und ausbauen.
- Mobilitätsangebot einer barrierefreien Mobilität sukzessive erweitern und verbessern. Bis 2027 können 90% der Reisenden barrierefrei unterwegs sein
- Fahrgastzahlen (in Bus und Bahn) bis 2030 auf rd. 500,0 Mio. steigern
- Pünktlichkeit konstant auf gutem Niveau halten (Ziel 2030: 89,0% im Fernverkehr)
- Internationalisierung vorantreiben und die Reisendenzahlen im internationalen Verkehr bis 2050 verdoppeln
- Angebot von integrierter Mobilität in Österreichs Gemeinden und Tourismusregionen weiter ausbauen und neue Geschäftsfelder durch Innovation und Digitalisierung erschließen
- Integration der aktiven Mobilität (mit dem Fahrrad und zu Fuß) in der Reisekette weiter verbessern

Highlights 2023

Im Jahr 2023 konnten die ÖBB ihre Fahrgastzahlen auf der Schiene um weitere 10% erhöhen (Vgl. 2022). Mit ÖBB 360° und der App Wegfinder wird außerdem laufend das regionale Mobilitätsangebot in Gemeinden mittels Postbus Shuttle und Rail & Drive erweitert. Das soll den Weg von der ersten bis zur letzten Meile lückenlos schließen. Von September 2020 bis Ende August 2023 wurden bereits mehr als 80.000 Fahrten mit dem ÖBB 360°-Mobilitätservices in Korneuburg getätigt. Das seit drei Jahren bestehende Mobilitätspaket wurde im Oktober 2023 bis September 2028 verlängert.

Seit Anfang Februar 2023 ist zudem die neue Ticketfunktion SimplyGo! in der ÖBB Tickets-App verfügbar. Das neue Feature erkennt die gefahrenen Strecken zwischen Orten innerhalb Österreichs durch GPS-Tracking und ermittelt jeweils am Folgetag den passenden Öffi-Tarif für die zurückgelegte Strecke im Öffentlichen Verkehr. Kund:innen wählen die Funktion SimplyGo! und wischen vor Start und nach Beendigung der Fahrt mit Bahn, Bus, Straßenbahn oder U-Bahn über den Bildschirm und bekommen das an diesem Tag günstigste Ticket für ihre Strecke verrechnet – und das in ganz Österreich. Im Sommer 2023 fanden in Serfaus (Tirol) Testbetriebe für den Einsatz von E-Bussen statt. Diese sind sehr vielversprechend verlaufen. Nun ist eine Umstellung der Verkehre auf alternative Antriebe und eine Inbetriebnahme für Sommer 2024 geplant. Auf der Stadtlinie 504 in Innsbruck hat ebenfalls ein Testbetrieb stattgefunden und auch hier ist 2024 eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge zu erwarten. Die Verbünde schreiben nun peu à peu (kleinere) Verkehre mit alternativen Antrieben aus, z. B. Stadtbuss Amstetten, Kristallweltenbus.

Bis 2030 fließen rd. 6 Mrd. EUR in neue und moderne Züge. Unter anderem in die Modernisierung von Bestands-Railjets und neue Elektrotriebzüge, die ab 2025 im inneralpinen Verkehr unterwegs sind. Die Railjets der neuen Generation bieten den Reisenden ab Frühjahr 2024 auf der Brennerstrecke (München – Innsbruck – Bozen – Verona) mehr Komfort. Zusätzlich haben die ÖBB heuer bereits mehrere Railjet Doppelstockzüge bestellt, die ab 2026 die Sitzplatzkapazität deutlich erhöhen werden. Auch für die Mobilitätswende im Nahverkehr wird vorgesorgt: zusätzliche Cityjet-Doppelstockzüge sind neu bestellt. Die ersten Züge werden bereits ab 2026 in der Ostregion unterwegs sein. Ein wichtiger Meilenstein zur Dekarbonisierung ist die Bestellung von 16 neuen Akkuzügen, die ab 2028 auf der Kamptalbahn den Dieselverkehr ersetzen werden.

Barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen

Die Neugestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen soll für alle Menschen einen barrierefreien und einfachen Zugang zu Bahn und Bus gewährleisten. Aktuell sind 452 der insgesamt 1.031 Bahnhöfe (Personenbahnhöfe) im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG in Österreich barrierefrei. Dadurch können rd. 87% aller Reisenden eine barrierefreie Eisenbahninfrastruktur in Österreich nutzen. Im Berichtsjahr 2023 wurden rd. 22 Bahnhöfe modernisiert und / oder komplett neu errichtet bzw. fertiggestellt. Exemplarisch können hier unter anderem angeführt werden: Hard-Fußach (Vbg.), Telfs-Pfaffenhofen (T.), Summerau, Freistadt und Traun (alle OÖ), Ebreichsdorf und Leobendorf-Burg Kreuzenstein (beide NÖ) und im St. Paul im Lavanttal, Wiederndorf-Aich sowie Kühnsdorf-Klopeinersee (alle Ktn.).

Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefreie Kommunikation und Information. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird gemäß dem Umsetzungsplan der ÖBB sukzessive erweitert und verbessert. Eine konzernweite Plattform steuert die akkordierte Umsetzung aller Maßnahmen zur Barrierefreiheit auf Basis geltender rechtlicher, technischer, organisatorischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Neben dem Aus- und Neubau von barrierefreien Bahnhöfen werden auch barrierefreie Ausstattungselemente fortlaufend verbessert. Dazu zählen beispielsweise Ticketautomaten, absenkbare Verkaufseinrichtungen in den ÖBB Reisezentren sowie die Aufbereitung wichtiger Informationen in einfacher verständlicher Sprache im Zwei-Sinne-Prinzip. Dabei ist es den ÖBB ein großes Anliegen, nicht nur die Kund:innen in den größeren Ballungszentren, sondern auch im ländlichen Raum mit barrierefreier und zeitgemäßer Infrastruktur und attraktiven Mobilitätsangeboten zu erreichen.

Die aktive Einbeziehung von Experten:innen, Vertreter:innen von Behindertenorganisationen und weiterer Stakeholder:innen spielt dabei eine wesentliche Rolle. Besonderes Augenmerk wird dabei oftmals auf Details gelegt. Ziel ist es, eine selbstständige und barrierefreie Benützung von Produkten und Dienstleistungen sicherzustellen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Eine Herausforderung stellt dabei das Datenmanagement im Zusammenhang mit der Bereitstellung multimodaler und barrierefreier Reiseinformationen dar.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|------------------|-------------------------|
| Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr | | |
| Reisende in Mio. pro Jahr | 493,6 | 446,9 |
| Reisende Zug in Mio. pro Jahr | 278,2 | 252,5 |
| <i>davon im Nahverkehr in Mio. pro Jahr</i> | 231,7 | 210,7 |
| <i>davon im Fernverkehr in Mio. pro Jahr</i> | 46,5 | 41,8 |
| Investitionen in Mio. EUR | 913,8 | 476,7 |
| Pünktlichkeit der Züge | | |
| Pünktlichkeit ÖBB Nahverkehr in Prozent | 95,7 | 96,1 |
| Pünktlichkeit ÖBB Fernverkehr in Prozent | 80,3 | 81,4 |
| Österreichische Postbus Aktiengesellschaft ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. | | |
| Gefahrene Kilometer in Mio. Kilometer pro Jahr | 156,9 16,0 | 152,2 13,0 |
| Gefahrene Kilometer in Kilometer pro Tag | 429.910 43.835 | 417.046 35.616 |
| Bushaltestellenbereiche in Stück | 18.315 2.236 | 17.966 2.236 |
| Linien in Stück | 865 240 | 812 ^{*)} 240 |
| Busse in Stück | 2.511 297 | 2.545 299 |
| <i>davon barrierefrei in Prozent</i> | 99 63 | 99 57 |
| Umsatz in Mio. EUR | 503,7 31,3 | 456,2 23,9 |
| Marktanteil im regionalen Linienverkehr in Prozent | 42 69 | 42 65 |
| Versorgte Gemeinden in Stück | 1.625 477 | 1.609 463 |
| Anteil an versorgten Gemeinden in Prozent | 78 76 | 77 74 |
| Mikro ÖV Postbus Shuttle INLAND | | |
| Projekte in Stück | 12 | 9 |
| Versorgte Gemeinden in Stück | 58 | 52 |
| Durchschnittlicher Besetzungsgrad Mikro-ÖV in Köpfe | 1,3 | 1,2 |
| ÖBB-Infrastruktur AG | | |
| Bike & Ride Stellplätze in Stück | 51.549 | 50.791 |
| Neuerrichtung / Instandhaltung von Bike & Ride Stellplätzen gemäß Verträgen in Stück pro Jahr | 2.356 | 1.775 |
| Personenbahnhöfe (Verkehrsstationen) in Stück | 1.031 | 1.037 |
| Barrierefreiheit | | |
| Barrierefreie Bahnhöfe in Stück | 452 | 430 |
| Rail Cargo Group | | |
| TransFER Verbindungen (Gesamtzahl) in Stück | 61 | 61 |

^{*)} 2022 erstmals Linien berichtet, nicht Anzahl Konzessionen.

Ausbau TransFER Verbindungen

TransNET, das Netzwerk der Rail Cargo Group, beinhaltet über 60 Netzwerk TransFER Verbindungen und über 700 Kombinationen und individuelle Routen von Europa bis nach Asien. TransNET wird laufend erweitert – nicht nur mit neuen Verbindungen, sondern auch um neue Funktionen. Denn Benutzer:innenfreundlichkeit und ein positives Nutzungserlebnis sind entscheidende Kriterien für Erfolg und Beliebtheit. Seit November 2022 ist es möglich, neben Abfahrts- und Zielort auch optional nach Art der Ladung zu suchen und zu filtern. Zusätzlich wird für jede Verbindung oder Kombination unter den weiterführenden Informationen angezeigt, ob mit dem ausgewählten TransFER Gefahrgut (RID) Sendungen transportiert werden können. Neu ist auch der Emissionsvergleich bei den regelmäßigen TransFER Verbindungen, der zeigt, wie viel CO₂ durch den Bahntransport auf der Strecke im Vergleich zur Straße eingespart wird. Dies bietet Stakeholdern und Kunden einen einfachen Überblick über Transportmöglichkeiten und Emissionseinsparungen mit der Rail Cargo Group.

Aber auch im Bereich der Rail Cargo Group gab es ab 2022 Neuerungen. TransNET ist ein flächendeckendes Netzwerk der Rail Cargo Group, auf dem die Rail Cargo Group mit ganzen Wagenladungen, Einzelwagen, Containern, Ganzzügen oder auf der Rollenden Landstraße unterwegs ist (siehe Kapitel G.9). Die Güterwägen fahren dabei mit unterschiedlichsten Gütern von und zu den wichtigsten Häfen sowie sämtlichen Wirtschafts- und Industriezentren am gesamten eurasischen Kontinent. Neu ist die Darstellung der regelmäßigen TransFER Verbindungen auf der Website der Rail Cargo Group, diese wird laufend mit neuen Verbindungen und Funktionen erweitert. Neben Abfahrts- und Zielort kann auch nach Art der Ladung gesucht werden und speziell für Gefahrguttransporte (RID) können geeignete Strecken angezeigt werden. Neu ist zudem der Emissionsvergleich bei regelmäßigen TransFER Verbindungen. Er zeigt, wie viel CO₂-Äquivalente (CO₂eq) durch den Bahntransport im Vergleich zur Straße auf der gleichen Strecke eingespart werden können. Stakeholder:innen und Kunden erhalten so einen einfachen Überblick über Transportmöglichkeiten und Emissionseinsparungen durch Transporte mit der Rail Cargo Group.

Neue Mobilitätsservices

Bequem und flexibel zum Zielort mit ÖBB Rail & Drive dank E-Mobilitäts-Service. In Summe sind 48 Stationen mit 400 Fahrzeugen ausgestattet. Österreichweit stehen aktuell 25 Elektroladestationen mit in Summe 57 E-Fahrzeugen zur Verfügung. Sie ermöglichen eine nachhaltige Mobilitätskette und eine umweltfreundliche Lösung für die erste und letzte Meile.

Das Carsharing-Angebot ÖBB Rail & Drive erleichtert Kund:innen den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr als integrierte Individualverkehrslösung für die erste und letzte Meile. Auch diese neue Autoflotte steht allen ÖBB Kolleg:innen über das Buchungsportal CarPool zur Verfügung – dienstlich wie privat und ist somit ganz einfach zu buchen. Derzeit stehen den Mitarbeiter:innen 553 Fahrzeuge an über 100 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.



Das vor zwei Jahren gestartete Projekt „ÖBB Bike:Pool“ stellt ÖBB Mitarbeiter:innen ein internes E-Bike-Sharingangebot an ausgewählten Standorten in ganz Österreich zur Verfügung. Damit sollen sowohl dienstliche als auch private Fahrten künftig noch klimafreundlicher werden. 2023 wurden bereits 1.482 Fahrten erfolgreich absolviert. Mit den integrierten Mobilitätsservices von ÖBB 360° in Gemeinden und Tourismusregionen kann auch die letzte Meile der Kund:innen unkompliziert und lückenlos zurückgelegt werden. Zentraler Bestandteil ist die App Wegfinder der ÖBB, in der alle ÖBB 360° Mobilitätsservices buchbar sind. So werden bestehende ÖBB Services wie Postbus Shuttle oder Rail & Drive Carsharing den Kund:innen in einer gemeinsamen Plattform zur Verfügung gestellt. Das Angebot wird kontinuierlich um weitere Services wie (E-)Bikes, E-Scooter oder Lastenräder erweitert. Ein besonderer Erfolg: 2023 wurden an den sieben ÖBB 360° Partnerstandorten die beschriebenen Mobilitätsservices bereits rd. 120.000 Fahrten genutzt. Das ÖBB 360° Mobilitätspaket für die Gemeinde Korneuburg wurde aufgrund des großen Erfolgs bis September 2028 verlängert und stellt nun damit 40 E-Scooter von TIER, zwei Lastenfahräder sowie ein Carsharing E-Auto zur Verfügung.

Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharing-Angebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert. Die ÖBB kümmern sich dabei sowohl um die Bereitstellung als auch um die Wartung der Fahrzeuge. Durch mehr Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen soll zusätzlich der Zugang zur Bahn erleichtert werden. Aktuell setzt die ÖBB-Infrastruktur AG verstärkt auf die Erhöhung der Qualität von Fahrradabstellplätzen, wie beispielsweise die Überdachung oder die Errichtung von Doppelstockanlagen.

Auch das Postbus Shuttle bietet eine sinnvolle Alternative zum Privat-Pkw und ist bequem on-demand buchbar. Das ist die individuellste Form des öffentlichen Verkehrs, ohne Fahrplan und mit fixen Abfahrtszeiten (von früh bis spät). Zu buchen über die Postbus Shuttle-App oder über einen der vielen Partnerbetriebe in der entsprechenden Region. Es ist bereits in folgenden Regionen verfügbar: Gusental, Mondsee, Kulturschuttle Semmering-Rax-Reichenau, Leogang, Liesingtal, Mödling, Techelsberg am Wörthersee, Donau Gusen und Ossiacher See. Im Dezember 2023 wurde der Betrieb in Bleiburg / Südkärnten aufgenommen und wird im 2. Quartal 2024 erweitert. Postbus Shuttle ging zudem als Gewinner der Mikro-ÖV Ausschreibung für das gesamte Bundesland Salzburg hervor. Die ersten Abrufe werden 2024 stattfinden.

Fahrradmitnahme

Im Nightjet der neuen Generation gibt es verbesserte Transportmöglichkeiten für alle Radbegeisterten: Der Multifunktionswagen mit Niederflureinstieg bietet sechs Fahrradstellplätze. Die ersten Nightjets der neuen Generation wurden mit Fahrplanwechsel im Dezember 2023 in Betrieb genommen – und zwar auf den Strecken Wien – Hamburg und Innsbruck – Hamburg. Gute Neuigkeiten gibt es auch aus dem Westen Österreichs: In Vorarlberg sind seit November 2023 nun alle 21 Cityjet Desiro ML unterwegs, in denen pro Garnitur bis zu 39 Fahrräder Platz finden.

Pünktlichkeit

Der sichere, pünktliche und zuverlässige Bahnbetrieb ist das Fundament des Leistungsversprechens des ÖBB-Konzerns. Im Jahr 2023 waren 95,0% der ÖBB Züge im Personenverkehr pünktlich, wovon 80,3% der ÖBB Züge im Fernverkehr und 95,7% der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich waren. Die Züge der Rail Cargo Austria verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 78,4%. Gesamtheitlich wirkte sich die stark verschlechternde Performance der Nachbarbahnen als auch die höhere Netzauslastung negativ auf die Pünktlichkeit aus. Weitere Fahrgastzunahmen als auch Engpässe bei der Fahrzeugverfügbarkeit beeinflussten die Pünktlichkeit im Jahr 2023 zusätzlich.

Das Jahr 2023 hat wieder signifikant steigende Fahrgastzahlen gebracht. Der Zugverkehr war sowohl über die Grenzen hinweg als auch im Inland wieder uneingeschränkt unterwegs. Diese grundsätzlich erfreuliche Entwicklung hat jedoch insbesondere im Fernverkehr auch einen punktuell auftretenden Reisendenandrang mit sich gebracht. Infolgedessen kam es auch zu Haltezeitüberschreitungen, die die Pünktlichkeit negativ beeinflussten. Der gezielte Einsatz von Kundenlenker:innen konnte hier kurzfristig Abhilfe leisten.

Im Jahr 2023 wirkt sich darüber hinaus die nicht zufriedenstellende Performance einzelner Nachbarbahnen im internationalen Fernverkehr negativ auf die Pünktlichkeit der Fernverkehrslinien aus – sehr viel stärker als in den Jahren zuvor. Bedauerlicherweise konnte auch die enge Zusammenarbeit mit den Nachbarbahnen – inkl. intensiver Performancedialoge und ergriffener Maßnahmen zur Stabilisierung – diesen negativen Einfluss auf das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht unmittelbar verhindern. Zusätzliche Herausforderungen bildeten die Streiks im Ausland sowie die wetterbedingten Streckenunterbrechungen im Sommer 2023.

In den Frühlings- als auch in den Sommermonaten wirkte sich eine Vielzahl an Baustellen negativ auf die Pünktlichkeit im Fern- und Güterverkehr aus. Zwar konnten negative Einflüsse auf die Pünktlichkeit unter anderem durch den gezielten Einsatz von Abweichungsfahrplänen gemildert werden, jedoch waren die Auswirkungen im ÖBB Netz zu spüren. Insbesondere die Baustelle auf dem „Deutschen Eck“ hat sich immens negativ auf die Stabilität des Fernverkehrs auf der Westachse ausgewirkt. Für die nächsten Jahre sind hier weitere gezielte Maßnahmen notwendig, um die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit entsprechend gering halten zu können.

Die Themen „Bauarbeiten“, „Grenzverspätungen“ und „Haltezeitüberschreitungen“ werden auch in den Folgejahren ein wesentlicher Treiber in puncto Unpünktlichkeit sein. Hier müssen vorausschauende Maßnahmen gesetzt werden, um den Betrieb stabil zu halten. Dazu zählen etwa eine hohe Verfügbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen und eine exakte Betriebsführung sowie ein effektives Grenzmanagement. Dies wird eine der Kernaufgaben im Pünktlichkeitsmanagement im kommenden Jahr sein.

Ausblick 2024

Mit dem Fahrplan 2024 kommt es durch den konsequenten Ausbau des Angebots im Nah- und Fernverkehr zu einem Plus an Angebotskilometern im Vergleich zum Vorjahr. Als Marktführer im Nachtreiseverkehr bauen die ÖBB Europas Nachtzugnetz weiter aus. Im Fahrplanjahr 2024 starten neue Nightjet-Linien und das bestehende Angebot wird verbessert. Ein besonderes Highlight: Die neuen Garnituren – das Flaggschiff im Nachtzugverkehr – werden ab Fahrplanwechsel auf den Linien Wien – Hamburg und Innsbruck – Hamburg im Einsatz sein. Damit soll ein weiterer Beitrag zum Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes und somit zur weiteren Verlagerung des Flugverkehrs auf die klimafreundliche Schiene geleistet werden.

Im ÖBB Güterverkehr wird durch gezielten Einsatz von Digitalisierung und Innovation weiter an effizienten und multimodalen End-to-End-Logistiklösungen gearbeitet. Dabei geht es unter anderem um Maßnahmen zur Optimierung des aktiven Kundenmanagements, des Wageneinsatzes sowie des Wagenmaterials.

Die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen wird auch 2024 intensiv fortgeführt. Klares Ziel bei der Barrierefreiheit ist es, das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG an barrierefreien Bahnstationen immer engmaschiger zu gestalten und auch weiterhin regionale Schwerpunkte zu setzen (Schul- und Bildungsstandorte, Kuranstalten, Krankenhäuser und Ähnliches). Die Umsetzungsstrategie kommt mittelfristig in die Phase, vermehrt Bahnstationen mit einer Tagesfrequenz von 500 bis 1.000 Reisenden pro Tag barrierefrei zu gestalten. Damit rücken die ÖBB dem Zielwert, dass im Jahr 2027 90% der Reisenden barrierefrei unterwegs sind, immer näher.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot (Auszug)



Start S-Bahn Wien – Upgrade | Modernisierung der Stammstrecke der Wiener S-Bahn um Bahnkund:innen auf der meistbefahrenen Nahverkehrsstrecke Österreichs in Zukunft weiterhin zuverlässig und komfortabel ans Ziel zu bringen.

Bikmo Fahrradversicherung am Bahnhof | Pilotprojekt, welches das Abstellen von Fahrrädern am Bahnhof künftig noch sicherer und dadurch attraktiver machen soll.

G.10. Gesundheit, Safety und Security

Safety und Security

Sicherheit ist die Basis der täglichen Arbeit des ÖBB-Konzerns und bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern und ist tägliches Leistungs- und Qualitätsversprechen der ÖBB an alle Kund:innen, an alle Mitarbeiter:innen und deren Familien, aber auch gegenüber Dienstleister:innen und Dritten. Sicherheit ist ein zentraler Teil der „ÖBB-Identität“.

Die vier Sicherheitsbereiche der ÖBB – die Managementansätze GRI 418-1

Im Sinne einer fokussierten Sicherheitssteuerung setzt sich die Sicherheit bei den ÖBB aus vier definierten Sicherheitsbereichen zusammen:

- **Betriebliche Sicherheit**
Die betriebliche Sicherheit umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur Erreichung eines sicheren Eisenbahnbetriebes. Die Anlagensicherheit, Fahrzeugsicherheit sowie betriebstechnische Sicherheit stellen wesentliche Bestandteile der betrieblichen Sicherheit dar.
- **Arbeitssicherheit**
Die Arbeitssicherheit bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb.
- **Öffentliche Sicherheit**
Die öffentliche Sicherheit beinhaltet den Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Kund:innen, Mitarbeiter:innen, das Unternehmen oder den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen. Damit verbunden ist auch der Schutz vor kriminellen Aktivitäten, von Objekten, Anlagen und Assets sowie der transportierten Güter. Zusätzlich umfasst sie das subjektive Sicherheitsgefühl von Mitarbeiter:innen sowie Kund:innen.
- **Informationssicherheit**
Die Informationssicherheit hat das Ziel, Informationen und die für deren Bearbeitung notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien im Interesse des ÖBB-Konzerns, der Mitarbeiter:innen, Geschäftspartner:innen und Kund:innen in angemessener Art und Weise zu schützen.

Die vier Sicherheitsbereiche werden um die Querschnittsmaterie der Sicherheitskultur ergänzt. Der zentrale Baustein für die Sicherheitskultur ist der Unternehmenswert „Sicherheit leben“. Er umfasst drei Verhaltensstandards und neun Schlüsselemente. Der Unternehmenswert zielt auf den Faktor Mensch ab und unterstützt die Weiterentwicklung einer positiven Sicherheitskultur. Eine positive Sicherheitskultur wird bei den ÖBB als Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur verstanden. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf. Sie ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Für die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur im ÖBB-Konzern stehen eine Reihe von grundlegenden Sicherheitswerkzeugen (Tools und Methoden) zur Verfügung. Diese Sicherheitswerkzeuge helfen Führungskräften und Mitarbeiter:innen ein nachhaltiges Sicherheitsbewusstsein und -verhalten zu entwickeln. Eines der Werkzeuge hierfür ist das vertrauliche Meldewesen, das Mitarbeiter:innen sowie in weiterer Folge den verantwortlichen Führungskräften ermöglicht unsichere Handlungen und Situationen vertraulich zu melden. Damit kann auch ohne Konfrontation mit den Beteiligten auf den Verbesserungsbedarf einer Situation hingewiesen werden. GRI 2-25

Im ÖBB-Konzern kommt kein konzernweit zertifiziertes Managementsystem für Arbeitnehmer:innenschutz zur Anwendung. In den ÖBB Gesellschaften wird jedoch eine Zertifizierung nach ISO 45001 durchgeführt. Von diesem Managementsystem sind über 90% der Mitarbeiter:innen (exkl. Leasing) im ÖBB-Konzern abgedeckt. GRI 403-1

Ambitionierte Sicherheitsziele

Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, nachhaltig zu den sichersten Bahnen in Europa zu gehören. Damit dies gelingt, werden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den Konzern definiert. Die bisherigen Sicherheitsziele 2024 in den drei Sicherheitsbereichen der betrieblichen Sicherheit, Arbeitssicherheit und öffentlichen Sicherheit wurden nun um die Perspektive bis 2030 erweitert. So sollen in den nächsten Jahren die wesentlichen Sicherheitskennzahlen (beispielsweise bei Zugunfällen, Verschubunfällen, Arbeitsunfällen) noch weiter verbessert werden. Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Ambition, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der mittelfristigen Sicherheitsziele gestellt. GRI 403-1, 2

Ziele im Bereich Sicherheit

- **Arbeitssicherheit:** Im Bereich der Arbeitssicherheit wollen die ÖBB in den nächsten Jahren eine Reduktion der Arbeitsunfälle erreichen.
- **Betriebliche Sicherheit:** In der betrieblichen Sicherheit wird bei den wesentlichen Kennzahlen Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen, Signalüberfahrungen sowie bei den Verschubzusammenstößen und Verschubentgleisungen eine Reduktion angestrebt.
- **Öffentliche Sicherheit:** Bei der öffentlichen Sicherheit wird eine Reduktion bei den „Übergriffen auf Mitarbeiter:innen mit Verletzung“ angestrebt.
- **Informationssicherheit:** In den Bereichen der Bahn- und Fahrzeug-IT orientieren sich die ÖBB an höchsten Informationssicherheitsstandards. Bei der General- und Business-IT strebt der Konzern einen Reifegrad im guten europäischen Mittelfeld an und stellt sicher, dass keine Gefahr für den Bahnbetrieb entsteht. Dazu wurde eine mehrjährige Informationssicherheitsstrategie erarbeitet.

Fazit und Highlights 2023

Betriebliche Sicherheit

Der konzernweite betriebliche Sicherheitsindex BSX zeigte sich im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr 2022 nahezu unverändert. (+1 Punkt, 2023: 71 Punkte | Vj: 70 Punkte). Der BSX war weiterhin besser als der Zielanspruch. Eine Zunahme war bei der Anzahl an Personenschäden im Betriebsablauf zu verzeichnen (+32, 2023: 46 | Vj: 14), nicht zuletzt infolge des Brandes eines Nightjet im Terfnerntunnel am 07.06.2023 mit 33 Verletzten. Die Anzahl der Personenschäden lag jedoch weiterhin besser als der maßgebliche Fünf-Jahres-Schnitt.

Die Zugzusammenstöße blieben auf konstantem Niveau (+/- 0 | 2023: 3 | Vj: 3). Bei den durch die ÖBB verursachten Zugentgleisungen kam es zu einem leichten Rückgang (-1 | 2023: 8 | Vj: 9). Sowohl die Zugzusammenstöße als auch die Zugentgleisungen lagen im Bereich des maßgebenden Fünf-Jahres-Schnittes.

Das Ereignis „Signalüberfahrungen“ (Zugfahrt) als Vorläufer für Zugzusammenstöße bleibt weiterhin ein zentrales Thema im Sicherheitsmanagement der ÖBB Konzerngesellschaften. Es wird durch geeignete Maßnahmen im laufenden Sicherheitsprogramm konsequent und prioritär behandelt. Ziel ist eine signifikante Reduktion von „Signalüberfahrungen“. GRI 403-7

Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen

Um das Ziel – die signifikante Reduktion der Signalüberfahrungen – erreichen zu können, bedarf es eines übergeordneten gesamthaften Ansatzes. Dieser wird in Form eines „Masterplan Signalüberfahrungen“ erarbeitet. Der Masterplan soll eine integrative Darstellung der Analysen, Erkenntnisse und Maßnahmen im ÖBB-Konzern zur Reduktion von Signalüberfahrungen sein. Er soll bis zum Vollausbau des „European Train Control System“ (ETCS) konsequent weiterverfolgt werden. GRI 403-7

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|------|------|
| ÖBB Schienennetz in Österreich¹⁾ | | |
| Betrieblicher Sicherheitsindex „BSX“ in Punkten | 71 | 70 |
| Zusammenstöße in Stück | 3 | 3 |
| Zugentgleisungen in Stück | 8 | 9 |
| Personenschäden im Zug / Betriebsablauf in Stück | 46 | 14 |
| Verschubentgleisungen (INFRA, PR, TS) in Stück | 51 | 61 |
| Verschubzusammenstöße (INFRA, PR, TS) in Stück | 88 | 92 |
| Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen in Stück | 50 | 66 |
| Ausland²⁾ | | |
| Zusammenstöße im Ausland in Stück | 2 | 3 |
| Zugentgleisungen im Ausland in Stück | 1 | 1 |

¹⁾ Vorfälle, welche von den ÖBB Gesellschaften verursacht wurden.

²⁾ Vorfälle, welche durch die Rail Cargo Group außerhalb von Österreich verursacht wurden.

Arbeitssicherheit

Im Berichtsjahr 2023 waren im ÖBB-Konzern vier tödliche Arbeitsunfälle zu beklagen. Die Unfälle betrafen einen ÖBB Mitarbeiter und drei Mitarbeiter:innen eines externen Unternehmens. Bei den in Österreich beschäftigten Mitarbeiter:innen wurden 1.260 (+117 | Vj: 1.143) arbeitsbedingte Verletzungen dokumentiert. Die Arbeitsunfallrate ASVG blieb mit 17,1 (-0,5 | Vj: 17,6) im Jahr 2023 auf dem Niveau des Vorjahrs. Die Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen ist gegenüber dem Jahr 2022 gestiegen (+1,6 | 2023: 20,3 | Vj: 18,7).

Bei den im Ausland beschäftigten Mitarbeiter:innen wurden 47 (-13 | Vj: 60) arbeitsbedingte Verletzungen dokumentiert. Daraus ergibt sich eine Rate von 7,5 für dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen im Ausland. GRI 403-9

Die Verletzungsart „Stürzen / Fallen“ war im Jahr 2023 im ÖBB-Konzern am häufigsten vertreten. Die Maßnahmen zur Reduzierung der Arbeitsunfälle werden entlang der Verletzungsbereiche gesetzt. 2023 wurde in der Arbeitssicherheit der Fokus auf die hintergründige Ursachenanalyse nach Arbeitsunfällen gelegt. Hierzu wurde ein Fragenkatalog zur gezielten Abfrage verschiedener Einflussfaktoren entwickelt, um eine strukturierte Unfallanalyse durchführen zu können. Erste Auswertungen werden für das Jahr 2024 erwartet. GRI 403-2

Weiters setzen die Konzerngesellschaften der ÖBB auf verschiedene Systeme zur Begleitung neuer und junger Mitarbeiter:innen. Das sind beispielsweise sogenannte Mentor:innen- beziehungsweise Pat:innenmodelle, mit dem Ziel, die Mitarbeiter:innen bestmöglich auf ihre zukünftige Tätigkeit vorzubereiten. So wurde für neue Vershubmitarbeiter:innen ein Mentor:innensystem eingeführt. Dadurch soll eine Sensibilisierung für den gesamten Vershubablauf erreicht werden und in der Folge eine Reduktion von Vorfällen im Vershubbereich. Ganz konkret wird der Fokus auf das Thema „Aufmerksamkeit“ gelegt sowie verstärkt an den Vorläuferereignissen, welche Unfälle begünstigen können, gearbeitet. GRI 403-5, 403-7

Die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung erfolgt seit vielen Jahren durch den ÖBB Partner „Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH“ und steht allen Mitarbeiter:innen zur Verfügung. Die Arbeitsmediziner:innen arbeiten eng mit konzerneigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam – im Rahmen regelmäßiger Begehungen – die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften. Die Beratungsthemen umfassen sowohl psychische als auch physische Belastungen und Beanspruchungen. In Kooperation mit der Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) bietet die WELLCON eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung (GUB) an. Mehr dazu im Abschnitt Gesundheit. GRI 403-2, 403-3, 403-6

Arbeitssicherheitsindex^{*)} (ASX) für der Gesellschaften im Sustainable Finance Framework GRI 2-4

| | 2023 | 2022 | Ziel 2030 |
|--|------|------|-----------|
| ÖBB-Personenverkehr AG | 27,4 | 20,6 | 17,7 |
| Rail Cargo Austria AG | 3,8 | 1,9 | 14,5 |
| Österreichische Postbus Aktiengesellschaft | 11,2 | 11,5 | 14,5 |
| ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH | 23,4 | 26,2 | 22,5 |
| ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH | 30,8 | 27,2 | 27,5 |
| Rail Equipment GmbH & Co KG | 0 | 0 | 14,5 |

^{*)} 1.000-Personen-Quote: Arbeitsunfallrate in Arbeitsunfällen von ÖBB Mitarbeiter:innen mit mind. drei Ausfalltagen gemäß ASVG pro 1.000 Mitarbeiter:innen.

| ÖBB Mitarbeiter:innen und Leasing Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB (Inland) | 2023 | 2022 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Arbeitsunfälle ASVG absolut in Stück ¹⁾ | 699 | 708 |
| Arbeitsunfallrate ASVG in Stück pro 1.000 Mitarbeiter:innen ²⁾ | 17,1 | 17,6 |
| LTIR Arbeitsunfälle in Stück ³⁾ | 846 | 827 |
| Rate LTIR Arbeitsunfälle pro 1 Mio. Arbeitsstunden ³⁾ | 13,7 | 13,6 |
| Anzahl gearbeitete Stunden in Stunden pro 1.000 Mitarbeiter:innen ^{3) 4)} | 61.932 | 60.978 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>60.854 / 1.078</i> | <i>59.822 / 1.156</i> |
| Tödliche Arbeitsunfälle in Stück ^{3) 4)} | 4 | 2 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>1 / 3</i> | <i>2 / 0</i> |
| Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁴⁾ | 0,065 | 0,033 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0,016 / 2,8</i> | <i>0,033 / 0</i> |
| Schwere arbeitsbedingter Verletzungen in Stück ^{3) 4)} | 22 | 8 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>22 / 0</i> | <i>8 / 0</i> |
| Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ^{3) 4)} | 0,36 | 0,13 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0,36 / 0</i> | <i>0,13 / 0</i> |
| Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen in Stück ^{3) 4)} | 1.260 | 1.143 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>1.188 / 72</i> | <i>1.079 / 64</i> |
| Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen ^{3) 4)} | 20,3 | 18,7 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>19,5 / 66,8</i> | <i>18,0 / 55,4</i> |

¹⁾ Arbeitsunfälle von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich mit mehr als drei Ausfalltagen zur Folge (gemäß ASVG), Wegunfälle werden nicht berücksichtigt.

²⁾ Arbeitsunfallrate ASVG: Arbeitsunfälle pro tausend ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich (im ÖBB-Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert).

³⁾ Lost-Time-Injury-Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen.

⁴⁾ Entspricht GRI 403-9 – pro 1 Mio. Arbeitsstunden, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage.

| ÖBB Mitarbeiter:innen und Leasing Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB (Ausland) | 2023 | 2022 |
|---|-------------------|--------------------|
| Anzahl gearbeitete Stunden in Stunden pro 1.000 Mitarbeiter:innen ^{1) 2)} | 6.566 | 6.990 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>6.468 / 98</i> | <i>6.858 / 132</i> |
| Tödliche Arbeitsunfälle in Stück ^{1) 2)} | 0 | 0 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0 / 0</i> | <i>0 / 0</i> |
| Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ²⁾ | 0 | 0 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0 / 0</i> | <i>0 / 0</i> |
| Schwere arbeitsbedingter Verletzungen in Stück ^{1) 2)} | 0 | 1 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0 / 0</i> | <i>1 / 0</i> |
| Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ^{1) 2)} | 0 | 0,14 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>0 / 0</i> | <i>0,15 / 0</i> |
| Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen in Stück ^{1) 2)} | 49 | 60 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>47 / 2</i> | <i>58 / 2</i> |
| Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen ^{1) 2)} | 7,5 | 8,6 |
| <i>Mitarbeiter:innen / Leasing</i> | <i>7,3 / 20,4</i> | <i>8,5 / 15,1</i> |

¹⁾ Lost-Time-Injury-Rate (LTIR) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen.

²⁾ Entspricht GRI 403-9 – pro 1 Mio. Arbeitsstunden, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage.

Öffentliche Sicherheit

Fokusthema in der öffentlichen Sicherheit ist der Schutz der Mitarbeiter:innen und Kund:innen vor kriminellen Handlungen. Hierfür wurden und werden weiterhin zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um die Risikofaktoren zu minimieren bzw. diesen entgegenzuwirken. Zusätzlich haben sich die Rahmenbedingungen durch die globalen Bedrohungslagen verschärft.

Um die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen in Zügen und auf Bahnhöfen zu senken, wurden flächendeckend neu konzipierte Deeskalationsschulungen abgewickelt. Ebenso soll eine entsprechende Einzelfallbetrachtung und Analyse, verbunden mit einer konkreten Maßnahmensetzung nach jedem gemeldeten Übergriff, daran mitwirken, die Situation zielgerichteter zu verbessern. Die Ausstattung der Mitarbeiter:innen mit Bodycams hat dazu beigetragen, dass sich das Bahnpersonal subjektiv besser geschützt fühlt.

Die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen waren auf 2023 im Vergleich zum Vorjahr konstant auf hohem Niveau. Gemessen an den deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen im Bahnbereich sind sie jedoch im Vergleich rückläufig. Die Anzahl an Übergriffen auf Kund:innen ist weiterhin auf niedrigem Niveau.

Auch der Schutz der Bahnhöfe und ÖBB Objekte steht im Fokus der öffentlichen Sicherheit. Durch die konzernweite Policy „Physische Sicherheit“ wurden zahlreiche Maßnahmen in die Umsetzung gebracht, um die Objektsicherheit weiter deutlich zu erhöhen. Verschärfte Zutrittskontrollen, sicherheitstechnische bauliche Vorgaben sowie eine risikobasierte Sicherheitseinstufung aller Anlagen, Objekte und Gebäude der ÖBB sollen zusätzlich das allgemeine Sicherheitslevel erhöhen. GRI 403-7

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|---|-------------------|-------|
| Öffentlicher Sicherheitsindex „ÖSX“ | 137,9 | 130,9 |
| Übergriffe / Tötlichkeiten gegen Zugbegleiter:innen / Service- und Kontrollteam-Mitarbeiter:innen / sowie ÖBB-Operative Services GmbH & Co. KG Mitarbeiter:innen in Stück | 347 ¹⁾ | 360 |
| <i>ohne Verletzung</i> | 265 ¹⁾ | 285 |
| <i>davon am Bahnhof</i> | 21 | 23 |
| <i>davon am Zug</i> | 244 | 262 |
| <i>mit Verletzung</i> | 82 | 75 |
| <i>davon am Bahnhof</i> | 26 | 22 |
| <i>davon am Zug</i> | 56 | 53 |
| Diebstähle an Kund:innen / Reisenden in Stück | 2.745 | 2.264 |
| Sachbeschädigungen ÖBB in Stück | 3.172 | 3.748 |

¹⁾ Durch Nachmeldung im laufenden Jahr können die Kennzahlen zum Vorjahr abweichen.

Hinweis: Sachbeschädigungen anstatt Buntmetalldiebstähle, da diese bereits auf einem vernachlässigbaren Wert sind.

Im Bereich der Sachbeschädigungen (Graffiti und Vandalismus) war im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen. Grund dafür ist, dass die Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen sowie die Meldequalität deutlich ausgebaut und verbessert wurde. Die intensive Zusammenarbeit mit der Exekutive hat ebenso für einen Rückgang der Zahlen gesorgt. Bei Schwerpunktstreifen der Polizei konnten immer wieder Täter:innen auf frischer Tat angehalten und festgenommen werden. Auch die technische Überwachung mittels Videotürmen in den Abstellanlagen und der fallweise Einsatz von Sicherheitsmitarbeiter:innen mit Unterstützung eines Diensthundes zeigten positive Wirkungen.

Im Bereich der Diebstähle an Reisenden in Zügen und auf Bahnhöfen ist eine steigende Tendenz erkennbar. Dies ist unter anderem auf die gestiegenen Fahrgastzahlen sowie auf ein verändertes Meldesystem zurückzuführen. Die Polizei meldet nun im Rahmen von Anzeigen und Videoauswertungen Diebstähle direkt an die ÖBB, wodurch diese Vorfälle nun auch in die Gesamtstatistik einfließen. Diese zusätzliche Meldequelle und das Wissen um die Diebstähle ermöglicht es der Polizei in enger Zusammenarbeit mit der öffentlichen Sicherheit der ÖBB, geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Beispielsweise wurde auf ausgewählten Bahnhöfen und Zügen durch die Polizei spezifische Sonderstreifen und Schwerpunktkaktionen durchgeführt. Ebenso wurde anlassbezogen der Einsatz von Sicherheitspersonal in Zügen und auf Bahnhöfen verstärkt. Videoüberwachungsanlagen auf Bahnhöfen und in Zügen sind ebenso ein wichtiger Bestandteil zur Bekämpfung dieses Deliktfeldes.

Informationssicherheit

Informationssicherheit ist grundlegend für das Bestehen und den zukünftigen Erfolg des ÖBB-Konzerns. Sie umfasst die Sicherstellung der Schutzziele Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Integrität für alle digitalen und analogen Informationen unter Berücksichtigung relevanter regulatorischer Vorgaben.

Eine der Kernaufgaben ist die Definition der Informationssicherheitsstrategie und das Etablieren von Richtlinien für den gesamten Konzern. So sollen die Rahmenbedingungen für ein konzernweit einheitliches Vorgehen im Bereich der Informationssicherheit geschaffen werden. Im Jahr 2023 wurde eine neue mehrjährige konzernweite Informationsstrategie formuliert, Ziele definiert und wichtige Maßnahmen sowie neue Initiativen auf den Weg gebracht. Im Sinne der Effizienz werden Maßnahmen konzernweit erarbeitet und umgesetzt, wie dies beispielsweise bei Awareness-Maßnahmen erfolgt.

Teile des Konzerns haben sich externen Audits gestellt und konnten eine Re- oder Erstzertifizierung ihres Informationssicherheitsmanagementsystems nach der ISO 27001 erreichen.

Teile der ÖBB unterliegen bereits dem aktuellen NISG (Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz). Parallel wird mit NIS-2 (EU-weite Network and Information Security Directive) eine Erweiterung des Anwendungsbereichs und der Anforderungen einhergehen, auf die sich die Konzerngesellschaften bereits vorbereiten. Eingebettet in „PROTECT“ erfolgt eine strukturierte Behandlung des Themas inklusive der Erweiterung der internen Expertise.

Im Zuge des Target-Operating-Models (TOM) der Informationssicherheit findet ein sukzessives Onboarding von Schlüssellressourcen statt.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick¹⁾ | 2023 | 2022 |
|---|---------------------|-------|
| Anzahl Spam E-Mails in Mio. | 95 | 87,5 |
| Anzahl von Virusattacken in Stück | 5.974 ²⁾ | 8.189 |

¹⁾ Vorfälle in Österreich und internationalen Tochtergesellschaften.

²⁾ Seit 2021 werden laufend Maßnahmen wie zum Beispiel der Aufbau eines Security Operations Center und Cyber Defense Center im ÖBB-Konzern aber auch vermehrte Awareness-Maßnahmen (Newsletter, Phishing Kampagnen, Clean Desk Checks etc.) zur Verhinderung von Virusattacken gesetzt. Zusätzlich wurde 2023 die Endpoint Detection and Response Lösung von Microsoft erfolgreich implementiert

Sicherheitsstrategie mit konkreten Zielen

Übergeordnetes Ziel des ÖBB-Konzerns ist es, nachhaltig zu den sichersten Bahnen in Europa zu gehören. Damit dies gelingt, wurden ambitionierte strategische Sicherheitsziele für den ÖBB-Konzern definiert, die im Jahr 2023 bis zum Zieljahr 2030 erweitert wurden. Als Grundlage für den Erhalt des ohnehin schon hohen Sicherheitsniveaus wird ein grundsätzliches Verschlechterungsverbot (Mehrjahresbetrachtung) und darüber hinaus ein kontinuierliches Verbesserungsgebot eingeführt. Als Anspannungsgrad wurde für die betriebliche Sicherheit, die Arbeitssicherheit sowie für die öffentliche Sicherheit eine kontinuierliche, jährliche Verbesserung um 2% vereinbart.

Zur gezielten Steuerung der Sicherheit wird ab 2024 der Fokus noch stärker auf die Vorläufer gelegt, also jene Ereignisse, die beispielsweise zu einem Zugzusammenstoß, einer Zugentgleisung bzw. zu einem Arbeitsunfall führen. Ein risikoorientiertes und auf die Geschäftstätigkeit des jeweiligen Teilkonzerns bzw. der Gesellschaft ausgerichteter KPI-Set bildet die Grundlage für eine strategische und transparente Steuerung der Sicherheit im ÖBB-Konzern. Die Zielsetzungen im Bereich der Vorläufer sollen die Entwicklungen in den jeweiligen Bereichen widerspiegeln und zu erwartende Technologiesprünge entsprechend berücksichtigen.

Für eine wesentliche Verringerung der Vorfälle und Unfälle ist es erforderlich, konzernweit verstärkt auf nachhaltige Verbesserungsmaßnahmen nach Unfällen und Beinaheunfällen zu setzen. Dafür sind detaillierte Fehleranalysen durchzuführen und die Datengrundlagen weiter zu verbessern. Darüber hinaus gilt es, die Meldekultur – das Lernen aus Fehlern – und somit die Sicherheitskultur als Teil der Unternehmenskultur weiterzuentwickeln. Hierbei werden rund um den Unternehmenswert „Sicherheit leben“ und dessen Verhaltensstandards sowie Schlüsselemente Tools, Trainings und Kampagnen entwickelt. Sie sollen die Sicherheitskultur und damit verbunden auch die Sicherheitsperformance nachhaltig absichern und verbessern. Beispielsweise werden in der internen Kampagne der Rail Cargo Group neue Verhaltensstandards, Behaviour-based Safety und regelbasiertes Arbeiten thematisiert.

Business Continuity Management

Die ÖBB stehen vor der täglichen Herausforderung, Leistungen sicher, effizient und schnell zu erbringen. Der anhaltende Trend hin zu einer klimafreundlichen Mobilitätswende stellt die Leistungserbringung der ÖBB in das Zentrum der gesellschaftlichen Aufmerksamkeit. Ständig steigende Kundenanforderungen und allgemeine Trends machen vor den ÖBB ebenso wenig Halt wie technologische, soziale, natürliche oder ökonomische Bedrohungslagen. Prozess-, Ressourcen- und Leistungsausfälle von Seiten der ÖBB werden medial gerne aufgenommen und verarbeitet.

Diesem Umstand wird nun Rechnung getragen und durch die Einführung eines Business Continuity Management Systems (BCM) entgegengewirkt. Damit steigert der Konzern seine Resilienz gegenüber unerwünschten Ereignissen. Auf Basis identifizierter kritischer Prozesse und Ressourcen sollen Rückfall-Ebenen aufgebaut sowie Vorbeugungs- und Umgehungsmaßnahmen entwickelt werden. Damit Ausfälle und Störungen das Kerngeschäft weitgehend unbeeinträchtigt lassen. Zu den potenziellen Störungslagen zählen Ausfälle auf allen Ebenen der Produktionsprozesse, die auf den Geschäftsbetrieb existenzbedrohliche Auswirkungen haben können – beispielsweise IT-Ausfälle, Naturereignisse, technische Probleme oder akute Ressourcen-Engpässe.

2023 wurde anhand eines Pilotprojekts ein Vorschlag für eine konzernweite BCM-Methodik erarbeitet und diese im Rahmen eines Proof of Concept (PoC) erprobt. Dem ÖBB-Konzern ist es wichtig, BCM nicht in Bürokratie ausarten zu lassen. Vielmehr soll es schnelle Einstufungen der betriebs- und unternehmenskritischen Prozesse vornehmen, um effektive Maßnahmen ableiten zu können. Die konzernweite Weiterentwicklung und Umsetzung des BCM wird mit 2024 gestartet.

Ausblick 2024

Im Bereich der betrieblichen Sicherheit soll die Warn-App weiterentwickelt werden, um die Signalüberfahrungen weiter zu reduzieren. Gleichzeitig soll noch intensiver an der Reduktion von Vorfällen im Verschubbereich gearbeitet werden. Gleiches gilt für Vorläuferereignisse, die Zugunfälle begünstigen. Neben einem konsequenten Ausbau von Technologie sowie einer wirkungsvollen Weiterentwicklung von Prozessen und Verfahren steht die Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins der Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern im Fokus. Dafür wird im Jahr 2024 das Thema „Aufmerksam sein“ als Teil des Unternehmenswertes „Sicherheit leben“ verstärkt in die Sicherheitskampagne aufgenommen. Auch sollen Gefährdungspotenziale rechtzeitig erkannt und Unfälle proaktiv vermieden werden. Dafür wird ab 2023 / 2024 das Thema „Beinaheunfälle erfassen und analysieren“ konzernweit forciert. Auch die Verbesserung der Lage rund um die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen soll im Fokus der Maßnahmensetzung stehen. In der Informationssicherheit werden Projekte umgesetzt, die den Reifegrad der Informationssicherheit weiter erhöhen. Durch das konzernweit vereinbarte „Target Operating Model“ werden weitere zusätzliche Mitarbeiter:innen intern aufgenommen. Zusätzlich werden die internen Ressourcen durch externes Know-how verstärkt unterstützt, um den geänderten rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen bestmöglich begegnen zu können. GRI 403-2, 403-4

Arbeitsfähigkeit und Gesundheit

Managementansatz

Die Mitarbeiter:innen sind die wichtigste Ressource der ÖBB. Daher wurde 2007 mit dem Betriebsrat eine Vereinbarung über Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung beschlossen.

Deren Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller ÖBB Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastung reduziert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sowie ein Wertbeitrag zum Unternehmenserfolg geleistet.

Die Umsetzung erfolgt durch das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM), das im Jahr 2022 eine strukturelle Neuverortung erfahren hat. Hierfür kam es zu einer Bündelung der Aufgaben des BGM im dafür neu geschaffenen Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit in der ÖBB-Business Competence Center GmbH. Dieses versteht sich als eine Inhouse-Beratung für Führungskräfte zu den Themen „Arbeitsfähigkeit“ und „Gesundheit“. Inhaltlich wird es durch ein multiprofessionelles Team gesteuert. Es besteht aus den Funktionen Chief Medical Officer sowie Expert:innen aus den Fachdisziplinen Psychologie, Case Management, Gesundheitsförderung und Data-Science. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dabei über ein österreichweit regional aufgestelltes Team an Berater:innen zu Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Die Berater:innen stehen den Führungskräften im ÖBB Inland mit ihrer Expertise im „one-Face-to-Customer“ Prinzip zur Verfügung oder betreuen sie proaktiv.

Die Mission des neuen Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit lässt sich dabei wie folgt zusammenfassen:

- **Innovation:** Mithilfe eines daten- und evidenzbasierten betrieblichen Gesundheitsmanagements wird Arbeit gesund gestaltet sowie Mensch, Technik und Organisation in Einklang gebracht. Das erfolgt mit Unterstützung der Expert:innen des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Dieser Prozess setzt den aktiven Austausch mit den Sicherheitsfachkräften im ÖBB-Konzern voraus.
- **Vertrauen schaffen und Beziehung aufbauen:** Die regionale Organisation des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit schafft eine hohe Präsenz und Sichtbarkeit in der Fläche. Das ermöglicht es, die vielfältigen Leistungen und Angebote auf die Bedürfnisse der Zielgruppen auszurichten. Damit wird die Gesundheitskompetenz der ÖBB-Führungskräfte und der Mitarbeiter:innen gefördert.
- **Hohe Kompetenz in der Beratung:** Die regionalen Ansprechpartner:innen vor Ort unterstützen in enger Zusammenarbeit mit dem multiprofessionellen Team bei der Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit von Mitarbeiter:innen. Damit ist sichergestellt, dass alle Führungskräfte im ÖBB-Konzern über einen direkten und kompetenten Beratungszugang verfügen.

Die inhaltliche Ausrichtung geschieht nach den Qualitätskriterien des „Netzwerkes für Betriebliche Gesundheitsförderung“. Die Fokusthemen sind Arbeitsfähigkeit erhalten, fördern und wiederherstellen sowie die strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements im ÖBB-Konzern. GRI 403-1, 403-6

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|------|------|
| Teilnehmer:innen bei gesundes Führen und Suchtprävention in Köpfen | 258 | 168 |
| Anzahl der Mitarbeiter:innen, die betriebliche Wiedereingliederung (BWE) in Anspruch genommen haben, in Köpfen | 680 | 797 |

Ziele im Bereich Gesundheit

- Die ÖBB stärken mit der Weiterentwicklung der Arbeitsbedingungen durch den Aufbau von Ressourcen und durch die Reduktion potenziell gesundheitsgefährdender Belastungen die Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aller Mitarbeiter:innen.
- Eine weitere Aufgabe des Gesundheitsmanagements ist die fachliche und organisatorische Steuerung von Themen, die sich aus der Schnittstellenfunktion mit der Wellcon / Arbeitsmedizin ergeben. Darunter fallen die Organisation von Impfungen ebenso wie das Planungs- und Berichtswesen, die Abrechnung als auch das Clearing der Jahrespräventionszeiten und der ÖBB32-Tauglichkeitsuntersuchungen. GRI 403-3

Umsetzungsschwerpunkte im Jahr 2023

Im Jahr 2023 konnte im betrieblichen Gesundheitsmanagement ein umfassendes Angebot für die Mitarbeiter:innen bereitgestellt werden. Parallel dazu erfolgte der organisatorische Roll-out des neuen Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit, das seit Anfang 2023 seine Dienstleistungen erbringt.

Basierend auf den vier strategischen Handlungsfeldern wurden nachfolgende Maßnahmen im Jahr 2023 umgesetzt:

Arbeitsfähigkeit erhalten

Im „strategischen Handlungsfeld Arbeitsfähigkeit erhalten“ wurden im Jahr 2023 in den ÖBB Konzerngesellschaften durch die Inhouse-Berater:innen im Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit bedarfsgerecht zehn Maßnahmen zum Schwerpunkt „Gesundheitsförderliche Führung stärken“ umgesetzt: fünf Maßnahmen zum Schwerpunkt „Alter(n)sgerechtes Arbeiten unterstützen“, 89 Maßnahmen zum Schwerpunkt „Persönliche Ressourcen steigern“ und 44 Maßnahmen zum Schwerpunkt „Gesunde Arbeitsplätze fördern“. Ergänzend erfolgte im Jahr 2023 im Inland konzernweit eine Darmkrebsvorsorge mittels Okkulttests für rd. 8.000 Mitarbeiter:innen zwischen dem 40. und 50. Lebensjahr mit einem Rücklauf von rd. 16% (1.289 ausgewertete Tests). Diese erfolgte in Zusammenarbeit mit der Krebshilfe Österreich. Ergänzend wurden im Jahr 2023 wieder konzernweite Schulungen zu gesundem Führen und Suchtprävention, verpflichtend für alle Führungskräfte durchgeführt. 2023 konnten damit 258 Führungskräfte und Teamkoordinator:innen erreicht und geschult werden, den verbleibenden Führungskräften und Teamkoordinator:innen sowie auch allen neu Hinzukommenden werden im Jahr 2024 wieder Schulungen angeboten. GRI 2-23, 403-4

Arbeitsfähigkeit fördern

Im strategischen Handlungsfeld Arbeitsfähigkeit fördern konnte die regionale Inhouse-Beratung im Jahr 2023 14 Maßnahmen mit dem Schwerpunkt „Früherkennung und Intervention optimieren“ und bedarfsgerecht für die ÖBB Konzerngesellschaften umsetzen. Dazu zählt auch der 5-Risiken-Check in Kooperation mit der BVAEB an dreizehn Dienststellen mit 989 angemeldeten Teilnehmer:innen. Weiters erfolgte im Jahr 2023 unter diesem Schwerpunkt wieder die Koordination der konzernweiten FSME- und Gripeschutzimpfungen.

Ein besonderer Fokus wurde auf den Schwerpunkt „Früherkennung und Intervention optimieren“ bei der Förderung der Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen gelegt. Das erfolgte im Rahmen der Umsetzung des niederschweligen, ÖBB-spezifischen Präventionsprogramms „Gesundheit auf Schiene“. Ziel ist die nachhaltige Verbesserung des Lebensstils mit besonderem Fokus auf den Anforderungen aus dem jeweiligen Arbeitsalltag. Dafür wurden die drei Module Stress, Haltung und unregelmäßiger Dienst entwickelt. Die Module orientieren sich an dem berufsorientierten Untersuchungsprogramm der BVAEB, Gesundheit und Beruf (GUB), das im Jahr 2022 gestartet wurde. Das ÖBB Programm „Gesundheit auf Schiene“ sieht einen dreitägigen Aufenthalt in einer von drei externen Gesundheitseinrichtungen vor. Teil des Programms sind ein medizinisches Eintrittsgespräch sowie spezifische Workshops und aktive Einheiten. Darauf basierend folgt ein sechsmonatiges Online-Nachbetreuungsprogramm mit dem Ziel, das Erlernte in den beruflichen und privaten Alltag überzuführen. Hierbei wird sowohl besonderes Augenmerk auf verschiedene Lerntypen als auch den hohen Anteil an unternehmensspezifischen Berufsgruppen innerhalb der ÖBB gelegt. Im Jahr 2023 haben 529 Mitarbeiter:innen an dem Programm teilgenommen. Für das Jahr 2024 ist eine inhaltliche Weiterentwicklung vorgesehen – basierend auf den Programmrückmeldungen aus 2023. Ab 2024 fördern die ÖBB durch die Gewährung von einem Tag Sonderurlaub im Rahmen des Aufenthalts die Teilnahme ihrer Mitarbeiter:innen an den angebotenen Maßnahmen der Gesundheitsförderung und Prävention. Weiters wird das Präsenzmodul im Jahr 2024 von 2,5 Tage auf 3,5 Tage bzw. 4,5 Tage verlängert.

Ergänzend unterstützen die ÖBB im Rahmen dieses Schwerpunkts das BVAEB-Präventionsangebot Resilienzpark Sitzenberg Reidling. Dieses ist auf eine nachhaltige Lebensstiloptimierung spezialisiert. Das Gesundheitsförderungsangebot umfasst einen Basisaufenthalt von 15 Kalendertagen und einen separaten Folgeaufenthalt mit acht Kalendertagen. Auch hierbei unterstützen die ÖBB die Teilnahme ihrer Mitarbeiter:innen durch die Gewährung von Sonderurlaub für Teile des Aufenthalts für die in Sitzenberg Reidling angebotenen Maßnahmen der Gesundheitsförderung und Prävention. Im Jahr 2023 haben 172 Mitarbeiter:innen daran teilgenommen und mindestens ihre erste Präsenzeinheit absolviert.

Unter dem Schwerpunkt „Personenbezogene (psychosoziale) Risiken senken“ konnten 32 Maßnahmen durch die regionale verortete Inhouse-Beratung umgesetzt werden. Konzernweit erfolgte im Rahmen dieses Schwerpunkts im Jahr 2023 die Konzeption des psychosozialen Schwerpunktjahres 2024. Dies geschah unter Einbeziehung von Leistungen der BVAEB-Präventionsberatungen sowie der regional verorteten Gesundheitsberater:innen, die gezielt darauf geschult wurden. Ebenso soll mit dieser Schwerpunktsetzung 2024 eine Forcierung der ÖBB-internen Helpline erfolgen. Unter dem Schwerpunkt „HR Circle / konzernübergreifenden Austausch sicherstellen“ konnten 19 Maßnahmen umgesetzt werden. GRI 403-2, 403-6

Arbeitsfähigkeit wiederherstellen

Im Fokus dieses strategischen Handlungsfeldes steht die Umsetzung der betrieblichen Wiedereingliederung nach der Case-Management-Methode (bedarfsorientierte Steuerung). Ziel ist die Wiedereingliederung am angestammten Arbeitsplatz. Hierfür wurde 2023 ein erweitertes Berichtswesen etabliert, welches eine feinere Steuerung des Themas erlaubt. Im Jahr 2023 verfügt dieses Thema erstmals über eine eigene Fachsteuerung durch ein multiprofessionelles Team mit dem Ziel der Standardisierung und Qualitätssicherung.

Strategische und operative Integration des Gesundheitsmanagements im ÖBB-Konzern

Im strategischen Handlungsfeld „Integration Gesundheitsmanagement“ wurden im Jahr 2023 12 bedarfsgerechte Maßnahmen in den ÖBB Gesellschaften mit dem Schwerpunkt „Gesundheitsmanagement in bestehende Strukturen verankern“ umgesetzt. GRI 403-5

Analog zum Jahr 2021 wurde auch im Jahr 2023 im Rahmen der Mitarbeiter:innenbefragung der Arbeitsfähigkeitsindex erhoben. Basierend auf diesen Ergebnissen haben die mit Jänner 2023 im ÖBB-Konzern etablierten, regionalen Gesundheitsberater:innen die Ergebnisse analysiert. Im Jahr 2024 werden sie die Führungskräfte dabei unterstützen, individuelle Maßnahmen zur Sicherstellung und Erhaltung der Arbeitsfähigkeit abzuleiten, die auf die jeweilige Organisationseinheit zugeschnitten sind. Diese Maßnahmen spannen den Bogen von Führungskräftecoachings und Führungskräftebildungen über qualitative Analysen – etwa im Rahmen von Fokusgruppen – bis hin zu zielgruppenspezifischen Angeboten für Teams und Mitarbeiter:innen.

Die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH und ÖBB-Business Competence Center GmbH wurden für die Jahre 2023 bis 2025 mit dem Gütesiegel für betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) rezertifiziert. Für die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH wurde bereits ein Zertifizierungsantrag für die Jahre 2024 bis 2026 gestellt und bewilligt. GRI 403-5, 403-6, 404-2

ÖBB32 ist die Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld. Im Jahr 2023 wurde im Rahmen der Weiterentwicklung von ÖBB32 die Umsetzung eines verpflichtenden Drogenscreenings bei Erstaufnahme beschlossen. Dieses wird nun seit Jänner 2024 umgesetzt. GRI 403-3

Unter dem Titel „Datenzentriertes Gesundheitsmanagement“ wurden im Jahr 2023 die technischen und prozessualen Voraussetzungen für Data-Science Anwendungen im Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit geschaffen. Damit verfügt das Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit nun über eine entsprechende Datenbasis. Diese ist die Voraussetzung, um im Jahr 2024 proaktiv und unter Berücksichtigung entsprechender Ressourcen- und Mittelallokationen für ÖBB Gesellschaften zielgerichtet Maßnahmen zu setzen und deren Erfolg auch mittelfristig zu bestimmen. 2023 wurde hierfür bereits die Pilotierung eines Proofs of Concepts in einem großen ÖBB Geschäftsbereich für 2024 fixiert. Mittelfristig ermöglicht dies unter anderem auch die Entwicklung von Predictive-Human-Care Ansätzen im Bereich Arbeitsfähigkeit und Gesundheit.

Fazit 2023

Das Jahr 2023 war von umfangreichen Maßnahmenumsetzungen anhand der vier strategischen Handlungsfelder (Arbeitsfähigkeit halten, Arbeitsfähigkeit fördern, Arbeitsfähigkeit wiederherstellen und Integration Gesundheitsmanagement) geprägt. Ebenso wichtig war das Roll-out der neuen Organisationsstruktur sowie der damit einhergehenden Dienstleistungen des neuen Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit. Besonders im Fokus stand im Jahr 2023 der Aufbau von Vertrauen der Führungskräfte in das neue Beratungssystem. Parallel dazu wurden technische Tools als Basis für ein konsistentes Portfoliomanagement in Betrieb genommen. Dazu zählt beispielsweise der Fokus auf die Weiterentwicklung einer Wirkungsmessung, die 2024/2025 technisch umgesetzt werden soll. Für die zukünftige datenzentrierte Steuerung des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit wurde im Jahr 2023 konzernweit die technische Datenbasis für zukünftige Data-Science-Anwendungen geschaffen. Die neue Datenbasis ist auch die Grundlage für daraus resultierende effektive Maßnahmenableitungen. Im Zusammenspiel der nun regional verorteten Beratungskapazitäten mit dem aktiven Key-Account-Management soll der nachhaltige und messbare Wertbeitrag des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit für den ÖBB-Konzern für die nächsten Jahre gesichert werden.

Ausblick 2024

Basierend auf der strategischen Ausrichtung des Lösungscenters Arbeitsfähigkeit und Gesundheit als daten- und evidenzbasierter Inhouse-Berater:innen werden im Jahr 2024 unter anderem nachfolgende Maßnahmen in den vier strategischen Handlungsfeldern umgesetzt:

Strategisches Handlungsfeld Arbeitsfähigkeit erhalten:

- Qualitätssicherung Gesundes Führen
- Pilotierung eines Proofs of Concepts für Data-Science-Anwendungen zu Arbeitsfähigkeit und Gesundheit in einem Geschäftsbereich im ÖBB-Konzern

Strategisches Handlungsfeld Arbeitsfähigkeit fördern:

- Pilotierung von niederschweligen, gesundheitsförderlichen Angeboten in Form eines Gesundheitskiosks
- Umsetzung spezifischer Präventionsangebote in Form von 5-Risiken Checks
- Weiterentwicklung Präsenzmanagement
- Schwerpunktjahr psychosoziale Gesundheit

Strategisches Handlungsfeld Arbeitsfähigkeit wiederherstellen:

- Professionalisierung betriebliche Wiedereingliederung

Strategisches Handlungsfeld Integration Gesundheitsmanagement:

- Herstellung eines IT-unterstützten Portfoliomanagements
- Implementierung von Konzernguidelines für eine zielgruppenorientierte Gesundheitskommunikation
- Führungskräfteberatung im Rahmen der Maßnahmenumsetzung zu den Ergebnissen aus der Mitarbeiter:innenbefragung 2024 mit dem Ziel der Steigerung des Arbeitsfähigkeitsindex
- Koordination und inhaltliche Begleitung der Revision der ÖBB32 als Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld

Weitere wesentliche Maßnahmen

Gesundheit, Safety und Security (Auszug)

Die Warn-App wird weiterentwickelt | Technische Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen beim „Heranfahren gegen Halt“ zur Reduktion von Signalüberfahrungen.



Darmkrebsvorsorge-Schwerpunkt im März | Zusammenarbeit mit TRINICUM Diagnostics mit kostenlosen Darmkrebsvorsorgeuntersuchungen für ÖBB Mitarbeiter:innen.

Safety First – Sicher an Bord | Deeskalations- und Sicherheitsseminare für Zugbegleiter:innen, die auf den „Worst Case“ vorbereiten sollen.

Einsatz von Exo-Skeletten | Pilot zur Entlastung der Mitarbeiter:innen an drei Standorten der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH.

G.11. Vielfalt und Chancengleichheit

Managementansatz

Der ÖBB-Konzern ist in einem in sozialer Hinsicht vielfältigen Mobilitätsmarkt aktiv. Zugleich deckt er mit seinen mehr als 40.000 Beschäftigten eine große Bandbreite an Berufen ab. Das erstreckt sich vom manuellen Verschub bis zum hochkomplexen Finanzmanagement. Vielfalt und Chancengleichheit sind die Voraussetzung, um in all diesen Bereichen neue Mitarbeiter:innen zu finden und für die ÖBB zu begeistern. Gleichzeitig stärkt Vielfalt und Chancengleichheit das Innovationspotenzial und die Resilienz des Unternehmens. Dementsprechend wollen die ÖBB als einer der größten Arbeitgeber des Landes Vorbild für Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen, für die Förderung von Diversität und Inklusion sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Privat sein und damit die Menschen in- und außerhalb des Konzerns ansprechen und begeistern.

Chancengleichheit ist ein wesentlicher Faktor moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg. Die ÖBB setzen sich für umfassende Chancengleichheit ein – unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, von Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie behandeln jeden Menschen mit Respekt und tolerieren keinerlei Diskriminierung. Im besonderen Maße gilt das auch für Menschen mit Behinderungen, die nicht nur als Kund:innen, sondern auch als künftige Mitarbeiter:innen gezielt angesprochen werden. Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten mit dem Ziel, die ÖBB vielfältiger und somit produktiver sowie resilienter zu machen.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Vielfalt und Chancengleichheit erfolgt entsprechend den Zielen durch das Lösungscenter Inclusion & Diversity. Ein integrierter Bestandteil der Funktionalstrategie Diversity ist unter anderem die Diversity-Charta 2026, in der die Ziele festgelegt sind. Die Gleichbehandlungspolicy bildet die Grundlage für die Sicherstellung von Gleichbehandlung und gleichen Chancen für Mitarbeiter:innen. Mit der Charta der Inklusion bekennen sich die ÖBB zur Gestaltung eines barrierefreien und inklusionsorientierten Arbeitsumfeldes.

Zielsetzungen bis 2026

- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen im Gesamtkonzern (In- und Ausland) bis 2026 auf 17% anheben. Der Frauenanteil bei Führungskräften soll sukzessive gesteigert werden.
- Ziel ist die Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung (Inland) inkl. Stiftungslehrlingen auf mindestens 20% und darüber hinaus.
- Die ÖBB wollen den Anteil von Frauen bei Weiterbildungsprogrammen (Inland) der ÖBB akademie auf 25% anheben.
- Die ÖBB schaffen für Menschen mit Behinderung ein inklusionsorientiertes Arbeitsumfeld und streben bis 2026 einen Anteil der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen von 4% im Inland an.

Bei der Erreichung dieser Ziele unterstützt das im Juli 2023 gegründete Lösungscenter Inclusion & Diversity mit seinen Services und Bildungsangeboten. Dazu zählt die Qualifizierung der Führungskräfte und Teamleitungen in Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten, Diversity & Inclusive Leadership und die Qualifizierung der Mitarbeiter:innen, zum Beispiel im Disability-Management. Hinzu kommen bestehende Programme zur Laufbahnentwicklung in digitalisierter Form, das Coaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen. Der Frauen-Karriere-Index (FKi) wurde 2023 mit einer neuerlichen Indexierung erhoben. Der ÖBB-Konzern im Inland konnte sich in allen Indexbereichen verbessern und liegt mit dem Gesamtindex von 80 Punkten im Benchmark mit anderen FKi-indexierten Unternehmen der DACH-Region weit über dem Durchschnitt.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick, Stichtag 31.12. GRI 405-1 | 2023 | | | 2022 | | |
|---|--------------|---------------|---------|--------------|---------------|---------|
| | Frau | Mann | divers | Frau | Mann | divers |
| Aufsichtsräte in Köpfe / Anteil in Prozent (alle Konzern-AGs exkl. Belegschaftsvertreter:innen) | 19 / 59,4 | 13 / 40,6 | 0 / 0,0 | 18 / 58,1 | 13 / 41,9 | 0 / 0,0 |
| Aufsichtsräte in Köpfe / Anteil in Prozent (alle Konzern-GmbHs exkl. Belegschaftsvertreter:innen) | 12 / 44,4 | 15 / 55,6 | 0 / 0,0 | 8 / 28,6 | 20 / 71,4 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen ÖBB-Konzern gesamt in Köpfen / Anteil in Prozent ¹⁾ | 7.260 / 16,1 | 37.781 / 83,9 | 0 / 0,0 | 6.715 / 15,1 | 37.653 / 84,9 | 1 / 0,0 |
| Führungskräfte in Köpfen / Anteil in Prozent ¹⁾ | 147 / 19,1 | 621 / 80,9 | 0 / 0,0 | 136 / 18,0 | 618 / 82,0 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge in Köpfen / Anteil in Prozent ²⁾ | 421 / 20,6 | 1.621 / 79,4 | 0 / 0,0 | 414 / 20,9 | 1.564 / 79,1 | 0 / 0,0 |
| Anzahl der externen Aufnahmen in Köpfen / Anteil in Prozent | 1.152 / 25,3 | 3.406 / 74,7 | 0 / 0,0 | 1.021 / 25,7 | 2.954 / 74,3 | 1 / 0,0 |
| <i>davon unter 30 Jahre alt</i> | 520 | 1.648 | 0 | 500 | 1.432 | 1 |
| <i>davon 30 bis 50 Jahre alt</i> | 525 | 1.410 | 0 | 445 | 1.179 | 0 |
| <i>davon über 50 Jahre alt</i> | 107 | 348 | 0 | 76 | 343 | 0 |
| Mitarbeiter:innen ÖBB akademie in Köpfe / Anteil in Prozent | 598 / 42,0 | 827 / 58,0 | 0 / 0,0 | 295 / 38,6 | 470 / 61,4 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Behinderung in Prozent | | 2,7 | | | 2,8 | |
| Anzahl der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen in Köpfen | 82 | 580 | 0 | 75 | 603 | 0 |

¹⁾ In - und Ausland.

²⁾ Inkl. Stiftungslehrlinge.

Altersstruktur in den Aufsichtsräten

Im Jahr 2023 waren in den Aufsichtsräten aller Konzern-AGs exkl. Belegschaftsvertreter:innen keine Person (Vj: 0) unter 30 Jahre, elf Personen (Vj: 11) waren zwischen 30 und 50 Jahren und 21 Personen (Vj: 18) über 50 Jahre alt. In den Aufsichtsräten der Konzern-GmbHs (exkl. Belegschaftsvertreter:innen) war keine Personen (Vj: 0) unter 30 Jahre, 15 Personen (Vj: 14) waren zwischen 30 und 50 Jahren und 11 Personen (Vj: 14) über 50 Jahre alt. GRI 405-1

Highlights 2023

Gleichbehandlung

2023 wurde der Anwendungsbereich der ÖBB Gleichbehandlungspolicy, die seit 2011 im ÖBB-Konzern Inland gilt, auch auf die ÖBB Auslandsgesellschaften mit mehr als 100 Mitarbeiter:innen erweitert. Die Workshopreihe zwischen regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten und Lehrlingen zum Thema „Gleichbehandlung“ wurde fortgesetzt. Ebenso wurden Dialogveranstaltungen mit den Jugendvertrauenspersonen organisiert, um relevante Themen / Problemstellungen zu identifizieren und Erfahrungen auszutauschen. Neben der Kompetenzentwicklung in Gleichbehandlungsbelangen wurde der Schwerpunkt auf „sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“ gelegt. So fand beispielsweise bei der Rail Cargo Group für 70 Führungskräfte im Mai ein Online-seminar zum Thema „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz“ statt. Dabei wurden nicht nur Fallbeispiele, sondern auch die internen Anlaufstellen sowie Leitfäden und Präventionsmöglichkeiten besprochen.

Frauenförderung

Frauen-Karriere-Index (Tiefeninterviews und Maßnahmen in Teilgesellschaften)

Um die Leaky Pipeline zu schließen und eine gute Laufbahnentwicklung von Mitarbeiterinnen zu gewährleisten, haben sich die ÖBB 2021 erstmals mit dem Frauen-Karriere-Index „Diversity for Success“ indexieren lassen.

Aus der Indexierung aller Teilkonzerne haben sich Themenfelder herauskristallisiert, welche in der gemeinsamen Ergebnispräsentation und der darauffolgenden Tiefenexploration diskutiert und festgelegt wurden. Zu diesen Themenfeldern gehörten Recruitingprozesse, Karriereentwicklung, konkrete Besetzungsentscheidungen, Commitment und Flexibilität / Arbeitszeit. Die destillierten Maßnahmen wurden festgelegt und mit Milestones versehen. Die Umsetzung der Maßnahmen unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring.

2023 wurden alle ÖBB Teilkonzerne erneut indexiert und hierbei vor allem auch die Ergebnisse der letzten Indexierung und die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen berücksichtigt. Daraus ließen sich die bisherigen Entwicklungen aufzeigen und potenzielle neue Handlungsempfehlungen identifizieren. Die bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung wurden wieder sowohl in analoger (vor Ort) und digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen das Coaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen. Bei Letzteren wurde über relevante Themen wie z. B. „Finanzen“, „Gender Pay Gap und Lohntransparenz“, „Selbstpräsentation und Empowerment“ oder „Frauen und Politik“ diskutiert. Zu den Highlights zählt das in Kooperation mit dem VCÖ veranstaltete Mobilitätsgespräch über inklusive Mobilität und Mobilitätsgarantie. Auch in den Teilkonzernen werden immer mehr Programme zur Förderung von Frauen geschaffen, wie beispielsweise unter dem Titel „Women @ Train Tech“ bei der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH oder auch mit dem ersten Frauennetzwerktreffen der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft.

Vereinbarkeitsangebote (neue Vereinbarkeitsstrategie, Kinderbetreuung und „Alles Clara“)

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dafür stehen bei den ÖBB eine österreichweite Kinderbetreuung in den Ferien und an Fenster- und Landesfeiertagen, betriebsnahe Kindergärten, Nannies4ÖBB-Kids sowie die RailMap*Vereinbarkeit Beruf und Privat zur Verfügung. Das Pilotprojekt mit der digitalen Plattform für Pflege- und Entlastungsberatung „Alles Clara“ wurde fortgesetzt, um ÖBB Mitarbeiter:innen bei der Pflege eines nahen Angehörigen zu unterstützen. 2023 wurde auch eine neue Vereinbarkeitsstrategie entwickelt, die insbesondere das Angebot auch für die Mitarbeiter:innen in den Regionen erweitern soll.

Um den Kontakt zu halten und zu den relevanten / aktuellen Vereinbarkeitsangeboten zu informieren, wurden wieder in regelmäßigen Abständen Elternnetzwerktreffen organisiert, mit Schwerpunkten wie „Kinder im Internet“ oder „Österreichische Gebärdensprache für Kinder“.

Diversity Charta 2026 (Soll-Ist-Vergleich)

Die Ziele der Diversity Charta 2026 beschäftigen sich mit der Anhebung des Frauenanteils und der Frauenförderung (Gleichstellungsplan). Im Vergleich zum Jahr 2022 konnten 2023 sowohl der Frauenanteil im gesamten ÖBB-Konzern auf 16,1% (+1,0% vgl. Vj), aber auch der Anteil der Frauen in Führungspositionen auf 19,1% (+1,1% vgl. Vj) angehoben werden. Dies spiegelt sich auch im Anteil der neu ins Unternehmen aufgenommenen Frauen wider, der Frauenanteil bei externen Aufnahmen (Inland) betrug 2023 auf 25,3% (-0,4% vgl. Vj). Ein Minus von 0,3% im Vergleich zum Vorjahr ergab sich beim Frauenanteil der Lehrlinge mit 20,6%. GRI 405-1

| Frauenquote in Prozent für die Gesellschaften im Sustainable Finance Framework GRI 2-4 | 2023 | 2022 | Ziel 2026 |
|---|------|------|-----------|
| ÖBB-Personenverkehr AG | 34,3 | 32,8 | 38,9 |
| Rail Cargo Austria AG | 36,6 | 36,1 | 40,5 |
| Österreichische Postbus Aktiengesellschaft | 10,5 | 9,7 | 14,4 |
| ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH | 7,9 | 7,2 | 10,2 |
| ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH | 5,6 | 5,1 | 7,2 |
| Rail Equipment GmbH & Co KG | 30,2 | 31,0 | 34,4 |

Leuchtturmprojekte

Im Zuge von Kooperationen / Initiativen erfolgte auch 2023 wieder die gezielte Ansprache von Mädchen, Frauen und Umsteigerinnen.

Diversity Council

2023 wurde das Diversity Council gegründet, um Diversity-Themen in alle Regionen und in jedes Bundesland in Österreich zu tragen. Für das Council wurden Diversity Partner:innen von den Teilgesellschaften als Ansprechpartner:innen nominiert. Ihre Council-Arbeit zeigt, dass Interesse und Bedarf an den Services des neuen Lösungscenters Inclusion & Diversity insbesondere bei den Mitarbeiter:innen in den Regionen hoch ist. Nach dem ersten Treffen wurden die Ansprechpartner:innen geschult und haben anschließend ihre Arbeit aufgenommen.

Kampagne „Du bist unser Potenzial.“

„Du bist unser Potenzial.“ ist eine interne Sensibilisierungsinitiative. Sie soll die Sichtbarkeit von Mitarbeiter:innen mit sichtbaren und unsichtbaren Behinderungen (z. B. chronischen Erkrankungen) erhöhen und Awareness bei Führungskräften wie Mitarbeiter:innen schaffen. Mit dieser Initiative wird die Partizipation erleichtert und Barrieren abgebaut. Ziel der Kampagne ist zudem die Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen (Behinderungsgrad von größer gleich 50%) von 2,7% (ÖBB Inland) auf 4% wie es in der ÖBB Diversity Charta 2026 festgelegt ist. Zudem zielt die Kampagne auf eine höhere Mitarbeiter:innenzufriedenheit ab. Durch sie soll erleichtert werden, offen über Behinderungen und chronische Erkrankungen zu sprechen und ein barriere-armes Arbeitsumfeld zu schaffen. Die Kommunikation erfolgt über Newsbeiträge, Postings auf Viva Engage, Screens und Veranstaltungen. Besonders viel Aufmerksamkeit bekam das neue Netzwerk bei Mitarbeiter:innen mit Behinderungen. Das neue Diversity Council, das sich aus Mitarbeiter:innen der verschiedenen Regionen zusammensetzt, gewährleistet das Knowledge-Sharing in der Fläche.

Inklusion

Ein weiteres strategisches Ziel ist die kontinuierliche Erhöhung der Anzahl an Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung. Die Implementierung eines Disability-Managements in der ÖBB-Holding AG markierte einen grundlegenden Schritt zur erfolgreichen Umsetzung des Programms „Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“. Damit gehen Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation einher.

Im ÖBB-Konzern haben derzeit 662 Mitarbeiter:innen gesundheitsbedingte Einschränkungen, deren Grad der Behinderung bei über 50% liegt. Ihnen stehen ein:e Spezialist:in für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie die Konzernbehindertenvertrauenspersonen persönlich zur Seite. Der praxisbezogene Wissenstransfer erfolgt seit 2022 durch Webinare zu Themen wie „Barrierefreies Recruiting“, „Inklusionsmanagement“ und „Barrierefreie Kommunikation“. Das E-Learning Disability Management stellt eine Mindestqualifizierung bei Führungskräften und Mitarbeiter:innen sicher. Zudem wurden 2023 weitere Qualifizierungsangebote in den ÖBB Bildungskatalog aufgenommen.

Die in der Charta der Inklusion festgelegten weiteren Schritte wurden umgesetzt. Am 03.12.2021 wurde der Aktionsplan 2026 präsentiert. Er fixiert die Umsetzung von Maßnahmen zur Anhebung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen im Konzern Inland. Zu den grundlegenden Maßnahmen zählen die Checkliste „Inklusiver Arbeitsplatz“ zur Evaluierung der barrierefreien und diversitätssensiblen Arbeitsplätze – oder die Kooperation mit der myability-jobbörse. Diese Maßnahmen sollen helfen, dass sich möglichst viele Menschen mit begünstigter Behinderung für geeignete Jobs bewerben. 2022 / 2023 wurden Standortbegehungen in ausgewählten Bahnbistros und in der Lassallestraße durchgeführt. Die Ergebnisse wurden digital erfasst und Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit am Arbeitsplatz abgeleitet. Ebenfalls 2023 wurde eine Kooperation mit Specialisterne Austria eingegangen. Mit ihrer Unterstützung will man Menschen im neurodivergenten Spektrum für den ÖBB-Konzern gewinnen und in ihrer Einarbeitungszeit begleiten. Zudem wurde mit NEBA (Netzwerk Berufliche Assistenz) ein weiterer Kooperationspartner gefunden, um Menschen mit Behinderungen für die ÖBB anzuwerben und beim Onboarding ins Unternehmen zu begleiten.

Als inklusiver Mobilitätsdienstleister stehen die ÖBB im regelmäßigen Austausch mit Vertreter:innen von Behindertenorganisationen und Politik zum Thema „Barrierefreiheit und barrierefreies Reisen“. Mit ihnen diskutieren sie aktuelle Projekte, Bedürfnisse und Lösungsansätze. Unter anderem hat auch im September 2023 in der ÖBB Unternehmenszentrale eine Dialogveranstaltung dazu stattgefunden. Das Topmanagement hat mit Vertreter:innen aus Politik, dem Österreichischen Behindertenrat (ÖBR) und der Behindertenanwaltschaft über Mobilitätsbedürfnisse und den aktuellen Stand beim barrierefreien Reisen mit den ÖBB diskutiert.

Unter dem Motto „Barrierefreiheit bringt allen was“ setzten die ÖBB anlässlich des Internationalen Tages der Gebärdensprachen (23.09.) auch 2023 wieder eine besondere Initiative. Am 21.09.2023 fand am Wiener Hauptbahnhof eine öffentliche Veranstaltung für Passant:innen, Reisende und ÖBB Mitarbeiter:innen statt. Das Ziel dabei war es, durch Sensing-Journeys und Begegnungen mit Menschen mit Behinderungen Barrieren bewusst zu machen und abzubauen – vor allem jene im Kopf. Zudem strahlte am Internationalen Tag der Gebärdensprachen (23.09.2023) der Wiener Hauptbahnhof in Blau. Damit wurde ein Zeichen gesetzt, um darauf hinzuweisen, dass die Österreichische Gebärdensprache eine offiziell anerkannte Sprache und Teil einer lebendigen und vielfältigen Sprachlandschaft ist.

Interkulturelle Kompetenz

Die ÖBB stehen vor einem Generationenwandel im Unternehmen und Österreich inmitten einer soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung. In diesem Kontext ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Trainings zum Thema interkulturelle Zusammenarbeit, Kooperationen wie z. B. mit der Volkshilfe, dem Österreichischen Integrationsfonds, aber auch interne Diskussionsveranstaltungen zur kulturellen Vielfalt im Konzern. Besonders erwähnenswert ist auch die Lehrausbildung von geflüchteten unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus. Diese Initiative wird bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 und seit 2016 auch mit Unterstützung des AMS vorangetrieben. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

Auch im Zuge des Internationalen Tages gegen Rassismus wurde die interkulturelle Kompetenz thematisiert. Das erfolgte im Rahmen eines Workshops mit den Jugendvertrauenspersonen zum Thema „Antirassismus und Zivilcourage“. Hierbei ging es darum, den Jugendvertrauensrät:innen und Lehrlingen Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie ihre Stimme gegen Rassismus erheben können. Und beim 100-Jahre-Jubiläum der ÖBB zeigte das Unternehmen, in dem Mitarbeiter:innen aus über 90 Staaten arbeiten, in vielen Statements seine Vielfalt.

Aktives Community-Building (Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der Volkshilfe)

Mitarbeiter:innen und Reisende aus unterschiedlichen Kulturen sind für die ÖBB eine große Bereicherung. Die Auseinandersetzung unter den Reisenden und mit dem Personal der ÖBB sind die Motivation, um das Programm „Sicher und Respektvoll – Gemeinsam unterwegs“ zu starten. Mit diesem Programm wird mit Gatekeeper:innen in den einzelnen Communitys in einen Austausch getreten und der Dialog gefördert. Im Jahr 2023 lag der Fokus der ÖBB-Personenverkehr AG Ost-Region auf der Black Community.

Beteiligt sind über 3.700 Kolleg:innen aus mehr als 95 Ländern, die im ÖBB-Konzern arbeiten – Tendenz steigend. Diese Vielfalt an Kulturen und Sprachen soll aktiv genutzt werden. Die Sprachlernbörse ermöglicht es, Sprachlernpartner:innen zu finden und mit diesen in der Freizeit selbstständig einen kostenfreien Sprachaustausch (Tandem) zu organisieren.

Ausblick 2024

Es sind strategische Ziele, den Frauenanteil im Gesamtkonzern und den Anteil an Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung zu erhöhen. Um das erstgenannte Ziel konsequent und nachhaltig voranzutreiben, wurden erneut der Frauen-Karriere-Index (FKi) erhoben sowie entsprechende Ableitungen getroffen. Für das zweitgenannte Ziel wurden grundlegende Maßnahmen zur Schaffung eines barrierearmen Arbeitsumfelds für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen gesetzt. Darüber hinaus tragen Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS, ÖIF und verschiedenen NPOs) zur Sensibilisierung und zum Empowerment bei. Dazu zählen die Qualifizierung der Führungskräfte, bestehende Programme zur Laufbahnentwicklung in digitalisierter Form, das Coaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm, die ÖBB Netzwerkveranstaltungen und das neue Netzwerk für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen.

Mit dem Start des Lösungscenters Inclusion & Diversity im Juli 2023 ist ein wichtiger weiterer Schritt in Richtung moderner Arbeitsmodelle, Generationenwandel und Zukunft gesetzt worden. Das Lösungscenter unterstützt mit seinen Services die Umsetzung der ÖBB Diversitystrategie. Dafür harmonisiert es die Inklusions- und Diversityarbeit in den ÖBB und setzt sich zum Ziel, die Entwicklung und Herstellung einer respektvollen, offenen Arbeitskultur mit gleichen Chancen für alle Mitarbeiter:innen im ÖBB-Konzern voranzutreiben und weiter zu verankern.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Vielfalt und Chancengleichheit (Auszug)

Die ÖBB laufen | Teilnahme beim ASICS Österreichischen Frauenlauf.

Sexuelle Orientierung | Organisation erster Netzwerktreffen durch QBB in den Regionen.

Kooperation mit Österreichischem Integrationsfond (ÖIF) | Um die Karrierewege und Jobmöglichkeiten auch Zuwanderinnen näher zu bringen, kooperieren die ÖBB mit dem Österreichischen Integrationsfonds im Rahmen des Projekts „Kompass – Karrierewege für Zuwanderinnen 100 Frauen, 100 Chancen“.

„Pride sein“ | 2023 wurde der Regenbogenmonat bei den ÖBB in vollen Zügen zelebriert.

Female-Power-Walk am Weltfrauentag | Aktion am Weltfrauentag 2023 für mehr Gleichberechtigung.

SHE goes DIGITAL | Mit dem Projekt werden Mädchen, Wiedereinsteigerinnen und Frauen 50+ eingeladen, um die Chancen der Digitalisierung zu entdecken.



G.12. Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte

Die ÖBB sind eines der größten Unternehmen Österreichs und befinden sich in öffentlichem Eigentum. Daraus resultiert eine besondere Verantwortung in den Bereichen Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte. Für eine konsequente und einheitliche Prävention vor insbesondere Wirtschaftskriminalität und Korruption ist in der ÖBB-Holding AG der Bereich Konzern Compliance zentral installiert. Ebenso ist das Thema „Datenschutz“ zentral im Bereich Konzernrecht in der ÖBB-Holding AG angesiedelt.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|-------|-------|
| Mitarbeiter:innen, die die Schulung „EU Datenschutzgrundverordnung 2018“ und vergleichbare E-Learnings abgeschlossen haben in Köpfe | 4.379 | 2.767 |
| Mitarbeiter:innen, die die Schulung „EU Datenschutzgrundverordnung 2018“ abgeschlossen haben, in Köpfen | 1.601 | 2.037 |
| Datenschutz in der Praxis für Führungskräfte (NEU 2021) in Köpfen | 102 | 9 |
| Datenschutz in der Praxis für Mitarbeiter:innen (NEU 2021) in Köpfen | 2.676 | 721 |
| Meldungen auf Basis von Data-Breach-Notification-Duty (ÖBB-Konzern) in Stück GRI 418-1 | 3 | 3 |
| Abschlussquote des E-Learning-Compliance, welches Mitarbeiter:innen mit IT-Zugang zur Verfügung gestellt wird und unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert ist, in Prozent | >90% | >90% |

Datenschutz

Für ein öffentliches Unternehmen wie die ÖBB ist es von großer Wichtigkeit, verantwortungsbewusst und vorbeugend zu handeln. Insbesondere für die Geschäftspartner:innen, Mitarbeiter:innen und Kund:innen ist ein absolut vertraulicher Umgang mit Informationen sicherzustellen.

Dafür benötigen ÖBB Mitarbeiter:innen und Führungskräfte eine wirksame und adäquate Unterstützung bei der Einhaltung des Datenschutzes. Aus diesem Grund hat der ÖBB-Konzern ein umfassendes Datenschutz-Management-System (DSMS) eingerichtet. Diesem liegt ein mehrstufiger Aufbau aus der Datenschutzpolitik (Grundsatzpapier), der Konzernrichtlinie Datenschutz, der Datenschutzdokumentation und einem Datenschutzhandbuch zugrunde.

In Anlehnung an die internationalen Normen ISO 9001 und ISO / IEC 27001 ist das DSMS auch auf einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess ausgerichtet. Dieser erfolgt entsprechend dem Grundgedanken des Plan-Do-Check-Act-Modells (PDCA – Planen, Durchführen, Prüfen, Handeln). In jeder ÖBB Konzerngesellschaft ist ein:e Datenschutzbeauftragte:r mit der Überwachung der Einhaltung von rechtlichen und internen Vorschriften betraut. Er / Sie berät sowohl das Management als auch die Mitarbeiter:innen in allen Fragen des Datenschutzes. Durch verpflichtende Unterweisungen werden Mitarbeiter:innen die Grundlagen und Neuerungen beim Datenschutz nähergebracht. Zusätzlich werden Datenschutzaudits durchgeführt, um das vorhandene System einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen. GRI 2-26

Highlights Datenschutz 2023

Im Rahmen von halbtägigen und zweistündigen Schulungen, die Großteils als Präsenzs Schulungen abgehalten worden sind, wurden an elf Terminen rd. 120 Mitarbeiter:innen zum Thema „Datenschutz“ informiert, sensibilisiert und auf dem aktuellen Stand gehalten.

Aktualisierung der Risikobewertung zum Datenschutz

Mittelfristiges Ziel ist es, alle eingetragenen Verarbeitungstätigkeiten im Konzern einer datenschutzrechtlichen Risikobewertung zu unterziehen. Sie bewertet – anders als im IT-Risikomanagement – nicht die Businessrisiken, sondern die Risiken für die Rechte und Freiheiten der natürlichen Personen, deren Daten verarbeitet werden.

Von den insgesamt in den Verzeichnissen der Verarbeitungstätigkeiten enthaltenen Eintragungen wurden bis Jahresende mehr als die Hälfte einer Risikobewertung unterzogen.

Ausblick Datenschutz 2024

Zertifizierung des DSMS

In Zusammenarbeit mit dem Bereich IT wurde in der ÖBB-Holding AG bereits 2023 die Voraussetzungen für eine Zertifizierung des DSMS (Datenschutzmanagementsystems) nach ISO 27701 evaluiert. Die Vornahme der Zertifizierung ist für 2024 geplant. Voraussetzung dafür ist eine Zertifizierung des ISMS (Informationsmanagementsystems) nach ISO 27001, die 2023 abgeschlossen werden konnte.

Überarbeitung der Datenschutzinformation für Mitarbeiter:innen

Seit dem Inkrafttreten der DSGVO ist im HR-Portal für Mitarbeiter:innen eine Datenschutzinformation verfügbar. Sie legt wesentliche Aspekte der Datenverarbeitungen im Rahmen des Dienstverhältnisses offen. Diese Information soll 2024 grundlegend überarbeitet werden.

Transparenz

In der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung orientiert sich der ÖBB-Konzern an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie dem Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes. Ein wesentliches Instrument ist die transparente, zeitnahe und detaillierte Berichterstattung zu vielen Themenbereichen der ÖBB sowie deren Beurteilung und Zertifizierung durch externe Stellen.

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. Das höchste Kontrollorgan (Aufsichtsrat) hält fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen ab und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen. Im Rahmen derer werden dem Aufsichtsrat regelmäßig insbesondere standardisierte Berichte zu den Themenbereichen „Human Resources“, „Compliance“, „Revision“, „Datenschutz“, „Risikomanagement“, „Internes Kontrollsystem“, „Sicherheit“, „Nachhaltigkeit“ und „Diversity“ übermittelt – neben den Finanz- und Tätigkeitsberichten im Rahmen des in nahezu jeder Aufsichtsratssitzung gelegten Berichts des Vorstands an den Aufsichtsrat. Kritischen Themen wird auch mit Ad-hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet. GRI 2-15, 2-16

Compliance

Eine effektive, effiziente und transparente Gestaltung der Geschäftsprozesse ist für den ÖBB-Konzern von großer Bedeutung. Zu deren Umsetzung bedarf es einer Organisation, die entsprechende Maßnahmen setzt und damit wesentlich zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens beiträgt. Daher wurde ein umfassendes Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern implementiert, das sich an international anerkannten Standards orientiert.

Alle Organe und Bedienstete des ÖBB-Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen. Dementsprechend ist ein integriertes Verhalten umso mehr unabdingbar. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns. Dieser verbindliche Verhaltenskodex beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet. ÖBB Mitarbeiter:innen sind grundsätzlich verpflichtet, unverzüglich und nachweislich ihren Arbeitgeber zu verständigen, sobald ihnen zur Kenntnis gelangt, dass ein Interessenkonflikt auftreten könnte. Je höher die dienstliche Funktion der Person ist, umso kritischere Beurteilungsmaßstäbe müssen bei der Vermeidung von Interessenkonflikten angelegt werden. Aufgrund der Eigentümerstruktur des ÖBB-Konzerns ist zudem auch der Bundes Public Corporate Governance Kodex einzuhalten, welcher ebenso Maßnahmen zur Vermeidung und Offenlegung von Interessenkonflikten festlegt. GRI 2-24, 2-15

Um eine langfristige und nachhaltige Sensibilisierung zu Compliance-bezogenen Themenbereichen zu erlangen, werden regelmäßig Schulungen durchgeführt, die auf die jeweilige Zielgruppe und entsprechenden Risiken zugeschnitten sind. Ergänzt werden diese Schulungen durch ein umfassendes, konzernweites E-Learning-Programm. Zudem werden dem Management und allen Mitarbeiter:innen individuelle Beratungen angeboten.

Der Bereich Compliance geht jedem Compliance-relevanten Hinweis konsequent nach. Sachverhalten mit einem Verdacht auf Wirtschaftskriminalität oder Korruption können durch Hinweisgeber:innen jederzeit an die Compliance-Organisation gemeldet werden. Das kann telefonisch, per Post, per Mail und auch persönlich erfolgen, aber jedenfalls vertraulich. Anonyme Meldungen sind ebenfalls möglich. Zusätzlich wurde ein elektronisches Hinweisgeber:innen-System implementiert. GRI 2-24, 2-25, 2-26

Ergänzend werden anlassunabhängige Prüfungen und Gefährdungsanalysen durchgeführt. Weiters unterstützt Compliance die Rechtsabteilungen des ÖBB-Konzerns im Bereich des Wettbewerbsrechts. Der ÖBB-Konzern ist bestrebt, das Compliance-Management-System laufend zu evaluieren und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben weiterzuentwickeln. Um frühzeitig Kenntnis von Compliance-relevanten Entwicklungen zu erlangen, nimmt Compliance an ausgewählten Veranstaltungen teil. Die Mitarbeit von Compliance im Integritätsbeauftragten-Netzwerk des Bundesamtes zur Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung wurde fortgesetzt.

Highlight Compliance 2023

Da es eine der Kernaufgaben von Compliance ist, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig für die Inhalte des Code of Conduct zu sensibilisieren, wurde im Jahr 2023 das neu gestaltete E-Learning in ungarischer Sprache ausgerollt.

Ausblick Compliance 2024

Im Jahr 2024 soll das neu gestaltete E-Learning auf englischer Sprache in den Auslandsgesellschaften ausgerollt werden. Damit wird das Bewusstsein der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns für Compliance-Risiken, die in konkreten Situationen im Arbeitsalltag auftreten können, weiter geschärft.

Menschenrechte

Der ÖBB-Konzern handelt in Österreich, in Europa sowie an allen Unternehmensstandorten außerhalb Europas gemäß den gesetzlichen Vorschriften. 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-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 G.11.). Auch im weitreichenden Bereich der Menschenrechte ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung für den ÖBB-Konzern unabdingbar. Im Jahr 2023 wurde auf Basis einer Marktumfeldanalyse und dem Screening von internationalen Rahmenwerken Stellhebel für ein mögliches Verbesserungspotenzial identifiziert. Grundlage dafür waren beispielsweise die OECD-Guidelines für Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct, die UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO). In weiterer Folge werden die identifizierten Potenziale mit den Fachexpert:innen besprochen und anschließend Schritt für Schritt in bestehende Policies implementiert.

Die Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist als interner Dienstleister vor allem für die Sauberkeit und Sicherheit an den Bahnhöfen verantwortlich. In ihrem Arbeitsumfeld 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 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.

Die Rail Cargo Group beschäftigt international rd. 5.900 Mitarbeiter:innen in 15 Ländern. Die Vorstände der Rail Cargo Group sowie die jeweiligen Geschäftsführer:innen haben im Jahr 2019 die „Children’s Rights, Human Rights and Forced Labour Policy“ unterschrieben. Dementsprechend soll die im Jahr 2019 eingeführte Menschenrechtspolitik die Menschenrechte aller Mitarbeiter:innen an allen Standorten sicherstellen und menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken ausschließen.

Dies beinhaltet vier Schwerpunkte:

- Die Mitarbeiter:innen haben das Recht, ohne Zwang den Beschäftigungsbedingungen zuzustimmen, und sie können ihr Arbeitsverhältnis mit angemessener Kündigungsfrist jederzeit freiwillig beenden.
- Kinderarbeit, Menschenhandel sowie Zwangsarbeit werden in den Aktivitäten der Rail Cargo Group in keiner Weise betrieben, unterstützt noch toleriert.
- Der unfreiwillige Dienst eines Beschäftigten, die Ausbeutung von Kindern sowie deren Einsatz für gefährliche Arbeiten, körperliche Bestrafung oder Missbrauch werden nicht geduldet.
- Mitarbeiter:innen sind in ihrer Position ausnahmslos legal beschäftigt. Es wird sichergestellt, dass die örtlichen Gesetze für die Beschäftigung, das Studium, ein Praktikum oder eine Lehrstelle eingehalten werden.

Zur Weiterentwicklung dieser Menschenrechtspolitik und Umsetzung in Maßnahmen wurde im Jahr 2020 in der Rail Cargo Group eine Risikoanalyse für Menschenrechtsverletzungen durchgeführt. Dort, wo Schwerpunkte identifiziert wurden, wurden auch Maßnahmen definiert. Eine der Maßnahmen, Sensibilisierung und Training zum Thema „Menschenrechte innerhalb des Unternehmens“, wurde 2021 ausgerollt. Im Jahr 2023 hat eine Überprüfung der Risikoanalyse 2020 stattgefunden. GRI 2-23

Wahrung von Menschenrechten in der Lieferkette

Zusätzlich zu den bestehenden AGBs wurde 2021 im Zuge eines Projekts des Strategischen Konzerneinkaufs ein Verhaltenskodex für Lieferanten implementiert. Aufgrund dieser Verpflichtung werden seit 2022 100% der Neuverträge mit Lieferanten unter Einhaltung ethischer Grundsätze und allgemeiner Prinzipien über die ÖBB Einkaufsplattform abgeschlossen. Dazu zählen unter anderem die Vermeidung von Korruption und wettbewerbswidrigem Verhalten, die Wahrung der Menschenrechte und die Förderung von Diversität und Gleichbehandlung wie auch das Verbot von Zwangsarbeit. Zusätzlich werden von den strategischen Lieferanten im Rahmen der unabhängigen CSR-Bewertung Nachweise eingeholt und Informationen zur Verbesserung des Managementansatzes geteilt. GRI 308-1

Weitere wesentliche Maßnahmen

Compliance | Transparenz | Datenschutz | Menschenrechte (Auszug)



DATENSCHUTZ

Aktualisierung Risikobewertung zum Datenschutz

TRANSPARENZ

Umweltdaten extern geprüft | 2023 wurde damit begonnen, ein internes Kontrollsystem für die wichtigsten Umweltdaten der Rail Cargo Group auszurollen. Dabei wird ein externer Partner (TÜV SÜD) damit beauftragt, im Zuge der externen Audits nach ISO 14001 nach einem risikobasierten Ansatz die Ermittlung der Umweltdaten vor Ort, am Standort bzw. in der Gesellschaft zu erheben und die Plausibilität zu verifizieren.

Vertrauliches Meldewesen und Hinweisgeber:innensystem | Das vertrauliche Meldewesen ermöglicht seit April 2023 allen Mitarbeiter:innen der Rail Cargo Group in Österreich das vertrauliche Einmelden von Sachverhalten zu Themen wie „Arbeiternehmer:innenschutz“, „Umwelt“, „Abfall“, etc. sowie Sachverhalte, die über Regelprozesse nicht abgebildet werden können, ergänzt das Hinweisgeber:innensystem, das allen Stakeholder:innen zur Verfügung steht.

COMPLIANCE

Optimierung Verhalten und Regelkonformität & Compliance als Bestandteil der ÖBB Unternehmenskultur

Vorschriften und Verfahren | Detaillierte Erläuterungen zum Code of Conduct und zu den damit verbundenen externen Rechtsvorschriften.

Persönliche Schulungen | Durchführung von umfassenden Präsenzs Schulungen und Videokonferenzen für Mitarbeiter:innen (inkl. Lehrlinge) im ÖBB-Konzern.

E-Learning Compliance | Anhand von Beispielen aus dem Berufsalltag wird die teilweise komplexe Materie der Prävention von Wirtschaftskriminalität und Korruption praxisnah erklärt. Das E-Learning wird Mitarbeiter:innen zur Verfügung gestellt und ist unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert. 2023 wurde es in ungarischer Sprache ausgerollt.

Gefährdungsanalyse | Identifikation von Risiken wie z. B. Korruption, wirtschaftskriminelle Handlungen, Wettbewerbs- und Kartellrechtsverstöße oder auch Interessenkonflikte.

Beratungen | Laufende Beratung des Managements und der Mitarbeiter:innen zu compliancerelevanten Themen.

MENSCHENRECHTE

Menschenrechte in der Rail Cargo Group | Risikoanalysen und Maßnahmensetzung für Gesellschaften außerhalb des EU Raums.

Menschenrechtsschulung über EcoVadis | Speziell die Nachhaltigkeitsansprechpartner:innen und Lead-Buyer der Gesellschaften hatten 2023 die Möglichkeit Schulungen zu Menschenrechtsthemen wie beispielsweise „Modern Slavery“ über die Plattform EcoVadis zu absolvieren.

G.13. Soziale Verantwortung

Managementansatz

Die ÖBB sind überzeugt, dass sich Erfolg nicht ausschließlich wirtschaftlich messen lässt und Unternehmen als Teil einer Gesellschaft für deren Entwicklung auch eine soziale Verantwortung tragen müssen.

Mit ihrer integrierten Nachhaltigkeitsstrategie bekennen sich die ÖBB zu dieser sozialen Verpflichtung und stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander. Mit ihrem Engagement wollen die ÖBB Menschen, Umwelt und die Wirtschaft regional stärken, um zusammen mit vertrauensvollen Partner:innen einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten.

Die ÖBB nehmen ihre gesellschaftliche Verantwortung mit den unterschiedlichsten Projekten – intern und extern – wahr und helfen mit ihren Mitarbeiter:innen gezielt dort, wo sie gebraucht werden. Das Engagement reicht von der Unterstützung von Vereinen und Personengruppen über Spendensammelaktionen bis zur Investition von Mitarbeiter:innenressourcen für wohltätige Zwecke. Neben eigenen Projekten unterstützten die ÖBB kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Initiativen und Aktivitäten durch Spenden.

Zielsetzungen

- Die ÖBB stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander aller Menschen sowie für einen umsichtigen Umgang mit ihren Partner:innen.
- Die ÖBB wollen auch künftig die Unterstützung von sozialen Projekten forcieren.
- Mit gezielten Kooperationen und Partnerschaften wollen die ÖBB einen positiven Beitrag für die Gesellschaft leisten und bei ihren Mitarbeiter:innen ein Bewusstsein für soziale Verantwortung schaffen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick

| | 2023 | 2022 |
|---|--------|--------|
| Von den ÖBB gesammelte Spenden für Licht ins Dunkel in Tsd. EUR | 70.840 | 60.150 |

Highlights 2023

Akute und dauerhafte Hilfe in Notlagen

Der Waisen- und Unterstützungsverein des ÖBB-Konzerns (WUV) wurde am 17. April 1919 gegründet und wirkt in ganz Österreich als gemeinnütziger Verein. Der WUV unterstützt in erster Linie Halb- und Vollwaisen von ÖBB Mitarbeiter:innen. Darüber hinaus hilft der WUV auch finanziell bei unverschuldeten akuten Notfällen und unterstützt Großfamilien mit geringem Einkommen, etwa durch einen Weihnachtzuschuss. Außerdem werden mehrmals im Jahr Veranstaltungen und Ferienlager für und mit den Kindern der betroffenen Familien organisiert. Über die Gewährung und das Ausmaß der Unterstützung entscheidet der Vorstand des WUV im Rahmen monatlicher Sitzungen. WUV-Mitglieder sind aktive und im Ruhestand befindliche ÖBB Mitarbeiter:innen. Der Verein finanziert sich einerseits aus den Mitgliedsbeiträgen der ca. 49.000 Mitglieder (Mindestbeitrag 50 Cent pro Monat) und andererseits durch Spendenaktionen wie im Jahr 2023 z. B. durch das Charity-Oktoberfest der Trainees4mobility, der Spende für die Teilnahme an der Mitarbeiter:innenbefragung (MAB) und dem BCC Büromöbelverkauf.

Füreinander da an 365 Tagen im Jahr

Bereits seit 2009 sind die ÖBB Partner und Unterstützer von Licht ins Dunkel. Als große Highlight-Aktion wurde im Jahr 2023 ein Lehrlingsprojekt der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft zugunsten des Vereins versteigert. Konkret handelte es sich um einen VW Käfer, BJ 1965, welcher von Postbus-Lehrlingen aus der Region Nord fachgerecht zerlegt und restauriert wurde. Der Oldtimer erzielte im Rahmen einer Auktion im Zeitraum 18.11. bis 16.12.2023 zugunsten von Licht ins Dunkel einen Erlös von rd. 42,0 Tsd. EUR für den guten Zweck. Somit konnte durch diese sowie weitere interne und externe Spendenmaßnahmen ein Gesamtbetrag von rd. 70,8 Tsd. EUR an Licht ins Dunkel gespendet werden. Mit einer Gesamtspendensumme von insgesamt rd. 1,4 Mio. EUR, verteilt über einen Zeitraum von 15 Jahren, stellt die Zusammenarbeit mit Licht ins Dunkel das größte gesellschaftsübergreifende Engagement des ÖBB-Konzerns im Sozialbereich dar.

„Wir vor ich“ ist einer der zentralen Werte der ÖBB. Deshalb halfen die ÖBB Mitarbeiter:innen auch 2023 wieder dort, wo Hilfe gebraucht wurde. Nach den verheerenden Erdbeben in der Türkei und Syrien brach auch eine Such- und Rettungsmannschaft mit Mitgliedern der ÖBB Betriebsfeuerwehr aus Vorarlberg in das Katastrophengebiet auf. Ebenso unterstützte die Rail Cargo Group beim Transport von 300 Tonnen an Hilfsgütern, darunter Generatoren, mobile Toiletten, Nahrung, Kleidung, Hygieneartikel, Heizgeräte, Schlafsäcke und Zelte. Die Fahrten gingen nach Edirne im Westen der Türkei. Im März 2023 brachte ein weiterer Sonderzug der Rail Cargo Group 30 STRABAG-Bürocontainer und drei Sanitärcontainer mit weiteren Hilfsgütern in die Region Adiyaman. In dieser unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit wurde die Errichtung eines Containerdorfs für ca. 30 Familien realisiert.

Nachhaltig informieren, grüner agieren

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind in der ÖBB-DNA tief verwurzelt und werden laufend durch diverse interne Aktivitäten gestärkt. Angesichts der anhaltenden Energiekrise wurde etwa zu Beginn des Jahres der zweite Teil der internen Bewusstseinskampagne mit nützlichen Energiespartipps umgesetzt. Beim „ÖBB Energy Talk“ mit Energieexpertin Karina Knaus von der Österreichischen Energieagentur (AEA) konnten sich interessierte Mitarbeiter:innen näher zum Thema informieren.

Um den grünen Gedanken im Unternehmen weiterzutragen, fand im Sommer die erste interne ÖBB Umweltmesse statt. Neben Informationsständen zu den zahlreichen Nachhaltigkeits- und Umweltschutzprojekten der ÖBB und einem Vortrag von Zukunfts Alchemist Stefan Stockinger erwarten die Besucher:innen auch Stationen, die zum Mitmachen, Erfahren und Ausprobieren einladen. Im Herbst 2023 luden die ÖBB zum zweiten Mal zu einer interner Bewusstseinsbildungswoche unter dem Namen „Green Awareness Week“ ein. Bei verschiedenen Events online und vor Ort konnten Mitarbeiter:innen ihr Wissen rund um Kreislaufwirtschaft vertiefen und auch einen Blick über den Tellerrand wagen. Unterstützt wurde das Projekt mit der Expertise von Kolleg:innen und externen Partner:innen wie Zero Waste Austria und Too Good To Go. Die zwei Highlights der Woche waren der zweite ÖBB Kinoabend sowie der erste ÖBB Kleidertausch. Beim ÖBB Kinoabend wurde das Roadmovie „Wastecooking – Kochen was andere verschwenden“ gezeigt. Beim ÖBB Kleidertausch konnten Kolleg:innen aussortierte Kleidungsstücke untereinander tauschen. Zusätzlich engagierten sich auch 2023 wieder Kolleg:innen der Rail Cargo Group gemeinsam mit den Greenheroes beim „World Clean Up Day“ am 16. September.

Unterwegs auf zwei Rädern für Gesundheit und Klima

Der öffentliche Verkehr und das Fahrrad sind das Klimaschutz-Dreamteam schlechthin. Um integrierte Mobilität – vor allem bei den eigenen Mitarbeiter:innen – weiter zu forcieren, fanden 2023 diverse Aktivitäten rund um das Fahrrad statt. Damit die Mitarbeiter:innen auch in der neuen Saison wieder sicher unterwegs sind, konnten sie im Frühjahr an zwei Standorten in Wien ihre Fahrräder überprüfen und wieder saisonfit machen lassen. Bereits seit 2021 unterstützen die ÖBB zudem die Aktion „Österreich radelt“. Damit wird die klimafreundliche Mobilität der Mitarbeiter:innen gefördert und auch etwas Gutes für die Gesundheit getan. Im Rahmen der Kooperation fand auch erneut das ÖBB Bienen- und Blumenradeln statt. 2023 wurde mit 685.366 km ein neuer Rekord aufgestellt und die 15. ÖBB Blühwiese für mehr Artenvielfalt und Biodiversität errichtet. Die sogenannten „Fold & Ride“-Touren in und um vier österreichische Hauptstädte zeigten zudem, wie einfach Rad- und Bahnfahren mit dem Faltrad kombiniert werden kann.

Nachhaltig ausgezeichnet

Nach dem großen Erfolg im Vorjahr, fand im Juni 2023 die zweite Auflage des „Green Marketing Award“ – mitinitiiert durch die ÖBB-Werbung GmbH – als erster österreichischer Werbepreis für nachhaltiges Marketing statt. Die insgesamt 79 Einreichungen wurden in den Kategorien „think different“, „be aware“, „innovate“, „b-2-be“ sowie erstmalig in der Kategorie „new momentum“ von einer Fachjury beurteilt. Die Awards in Gold, Silber und Bronze wurden dieses Jahr bei der Gala in der ÖBB Stückguthalle am alten Wiener Nordwestbahnhof verliehen. Dass die Gala erneut nach den Richtlinien des österreichischen Umweltzeichens für Green Meetings und Green Events von der ÖBB-Werbung GmbH ausgerichtet wurde, versteht sich von selbst. Im Rahmen des Awards sicherte sich das ÖBB Projekt „Schienenbienen“ einen silbernen Award in der Kategorie „be aware“. Ausgezeichnet wurde die ÖBB 2023 auch in anderen Bereichen. Sie wurden erneut als nachhaltigste Marke Österreichs beim Sustainable-Brand-Ranking gekürt und für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie „Mobilitätsdienstleistungen“ nominiert. Die ÖBB-Werbung GmbH wurde schließlich ein Jahr nach Erhalt des Österreichischen Umweltzeichens für Green Meetings und Green Events im April 2023 auch mit dem Sonderpreis der Kategorie Green Events des „Austrian Event Award“ ausgezeichnet.

Ausblick 2024

#WirFahrenGruen – auch im nächsten Jahr

Die interne Bewusstseinsbildung rund um Nachhaltigkeit und Klimaschutz steht auch im nächsten Jahr hoch im Kurs. Nach dem diesjährigen Erfolg soll auch das ÖBB Bienen- und Blumenradeln in Kooperation mit „Österreich radelt“ – in gewohnter oder adaptierter Form – erneut stattfinden. Nach dem Erfolg der ersten beiden Auflagen des „Green Marketing Award“ wird es auch 2024 eine Fortsetzung dieser Auszeichnung für nachhaltiges Marketing geben. Marketing-Cases können somit auch im nächsten Jahr wieder in vier unterschiedlichen Kategorien eingereicht werden.

Die langjährige Zusammenarbeit mit Licht ins Dunkel wird 2024 fortgeführt und rund um die Weihnachtszeit mit internen und externen Maßnahmen unterstützt. Die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft bekundete bereits ihre Absicht, wie schon 2022 und 2023, auch 2024 einen Oldtimer – restauriert von Lehrlingen – für den guten Zweck zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, das Objekt zugunsten von Licht ins Dunkel im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Auktion zu versteigern.

Kooperationen und Mitgliedschaften (Auszug)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Xrail, respACT, Greenpeace, RailSponsible, Rail Freight Forward, Institutional Shareholder Services (ISS ESG), klimaaktiv, WOMEN, CEOs FOR FUTURE, Caritas Wien, Licht ins Dunkel, Österreich radelt, CombiNet, ... GRI 2-28

Weitere wesentliche Maßnahmen

Soziale Verantwortung (Auszug)

Girls just wanna have Bahn! | Teilnahme der ÖBB am Wiener Töchterttag 2023.

Wünsche wahr werden lassen | ÖBB Mitarbeiter:innen erfüllen schwerkrankem Kind den Traum, eine echte Lok zu fahren.

Ärmel hoch, wir räumen zam! | ÖBB Mitarbeiter:innen sammeln auf der Wiener Donauinsel rd. 300 Liter Müll bei der weltweit größten Bottomup-Bürger:innenbewegung für eine saubere Umwelt.

Radeln für Bienen und Blumen | Radbegeisterte Teilnehmer:innen erradelten bei der Intensivaktion in Kooperation mit „Österreich radelt“ die 15. ÖBB Blühwiese für mehr Biodiversität und Artenvielfalt.

ÖBB Wohnen | Da Wohnen in den letzten Jahren sehr teuer geworden ist, stellen die ÖBB ihren Mitarbeiter:innen moderne und leistbare Mietwohnungen zur Verfügung.

Nachhaltige Quartiersentwicklung am Nordwestbahnhof | Am ehemaligen Frachtenbahnhof Nordwestbahnhof entsteht gemeinsam mit der Stadt Wien hochwertiger Lebensraum für 16.000 Menschen.



G.14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber

Managementansatz

Bei den ÖBB arbeiten täglich mehr als 42.000 engagierte Mitarbeiter:innen sowie rd. 1.800 Lehrlinge daran, dass die Züge und Busse der ÖBB ihr Ziel erreichen. Die ÖBB sind damit einer der größten Arbeitgeber und ein wichtiger Impulsgeber für den Jobmarkt in Österreich mit zusätzlichen Standorten im Ausland. Dabei sind sich die ÖBB der zentralen Bedeutung ihrer Mitarbeiter:innen bewusst. Denn auch in Zeiten zunehmender Digitalisierung und Automatisierung sind die Initiativen und das Know-how des Teams das wichtigste Gut des Unternehmens.

Mit dem pensionsbedingten Generationenwandel nehmen die ÖBB in den nächsten Jahren tausende neue Kolleg:innen auf. Um die besten Talente für das Unternehmen zu begeistern, wollen die ÖBB ein verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber sein. Eine einzigartige Unternehmenskultur soll die Mitarbeiter:innen dabei unterstützen, sich innerhalb des Unternehmens bestmöglich weiterzuentwickeln.

Mit einer breiten Palette spannender und sinnstiftender Jobs in über 130 Berufsbildern zählen die ÖBB zu den Toparbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, hat das Unternehmen ein Gesamtpaket für seine Mitarbeiter:innen geschnürt, das laufend weiterentwickelt wird. Viele Angebote für Aus- und Weiterbildung, Work-Life-Balance oder Gesundheitsförderung stehen bereit. Gelebte Diversity sowie langfristige berufliche Perspektiven und sehr gute Sozialleistungen machen die ÖBB für Jobsuchende über die Grenzen des Unternehmens hinaus interessant.

Zielsetzungen

- Mit ihrer Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität bieten die ÖBB Jobs mit Sinn („Green Jobs“) für Mitarbeiter:innen und für die ganze Gesellschaft. Klares Ziel ist es daher bis 2030 unter den Top ten der Arbeitgeber in Österreich zu bleiben.
- Die ÖBB wollen bis 2028 jährlich rd. 3.000 neue Mitarbeiter:innen aufnehmen und dabei den Frauenanteil konzernweit stark erhöhen. Der Zielwert liegt bei 17% bis zum Jahr 2028.
- Die Arbeitskultur ist von Respekt und Vertrauen geprägt, die Mitarbeiter:innenzufriedenheit soll dabei bis 2030 über 70 Punkten gehalten werden.
- Die ÖBB wollen die Frühfluktuationsrate⁶⁰ (im Inland) bis 2030 unter 15% halten.
- Allen Generationen soll sowohl ein vielfältiges, interessantes und spannendes Arbeitsumfeld als auch eine breite Palette an Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Das steigert die Arbeitsqualität sowie -produktivität und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit.

Mitarbeiter:innen in Köpfe nach Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.

| GRI 2-7, 405-1 | 2023 | | | 2022 | | |
|---|---------------|--------|--------|---------------|--------|----------------------|
| | Frau | Mann | divers | Frau | Mann | divers ¹⁾ |
| Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns¹⁾ | 45.041 | | | 44.369 | | |
| Gesamtanzahl der Angestellten nach Arbeitsvertrag¹⁾ | | | | | | |
| Angestellte | 5.001 | 12.452 | 0 | 4.580 | 11.588 | 0 |
| Arbeiter:innen | 1.317 | 10.945 | 0 | 1.172 | 10.210 | 1 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 593 | 12.882 | 0 | 637 | 14.415 | 0 |
| Lehrlinge | 349 | 1.502 | 0 | 326 | 1.440 | 0 |
| Frühfluktuationsrate ²⁾ (%) | 18,8 | | | 17,9 | | |

¹⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

²⁾ Fluktuation innerhalb von zwei Dienstjahren.

Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung wird gearbeitet.

Leasing Mitarbeiter:innen

Im Geschäftsjahr 2023 wurden durchschnittlich 532,8 (Vj: 577,5) externe Leasingkräfte (FTE) im ÖBB-Konzern (In- und Ausland), beschäftigt. Die zwei größten Berufsgruppen sind „Handwerk Fahrzeugtechnik – Schiene“ sowie „Reinigung und Security“. GRI 2-8

⁶⁰ Fluktuation innerhalb von zwei Dienstjahren.

Voll- und Teilzeit

Im ÖBB-Konzern waren 2023 im Inland 32.774 (Vj: 32.713) Männer und 4.758 (Vj: 4.355) Frauen vollzeitbeschäftigt, sowie 1.609 (Vj: 1.534) Männer und 1.311 (Vj: 1.155) Frauen teilzeitbeschäftigt. GRI 2-7

| Mitarbeiter:innen in Köpfen nach Arbeitsvertrag Stichtag 31.12. GRI 2-7 | 2023 | | | 2022 | | |
|---|---------------|---------------|----------|---------------|---------------|----------|
| | Frau | Mann | divers | Frau | Mann | divers |
| Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns¹⁾ | 45.041 | | | 44.369 | | |
| Mitarbeiter:innen - ÖBB-Konzern*) | 7.260 | 37.781 | 0 | 6.715 | 37.653 | 1 |
| Angestellte*) | 3.810 | 9.054 | 0 | 3.375 | 8.182 | 0 |
| Arbeiter:innen*) | 1.317 | 10.945 | 0 | 1.172 | 10.210 | 1 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung*) | 593 | 12.882 | 0 | 637 | 14.415 | 0 |
| Lehrlinge*) | 349 | 1.502 | 0 | 326 | 1.440 | 0 |
| Mitarbeiter:innen Inland | 6.069 | 34.383 | 0 | 5.510 | 34.247 | 1 |
| Angestellte | 949 | 1.590 | 0 | 817 | 1.368 | 0 |
| Arbeiter:innen | 352 | 3.512 | 0 | 341 | 3.406 | 1 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lehrlinge | 349 | 1.502 | 0 | 326 | 1.440 | 0 |
| Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt | 1.650 | 6.604 | 0 | 1.484 | 6.214 | 1 |
| Angestellte | 2.321 | 5.980 | 0 | 2.042 | 5.496 | 0 |
| Arbeiter:innen | 636 | 5.619 | 0 | 562 | 5.130 | 0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 45 | 933 | 0 | 87 | 1.383 | 0 |
| Lehrlinge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt | 3.002 | 12.532 | 0 | 2.691 | 12.009 | 0 |
| Angestellte | 540 | 1.484 | 0 | 516 | 1.318 | 0 |
| Arbeiter:innen | 329 | 1.814 | 0 | 269 | 1.674 | 0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 548 | 11.949 | 0 | 550 | 13.032 | 0 |
| Lehrlinge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt | 1.417 | 15.247 | 0 | 1.335 | 16.024 | 0 |

¹⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Hinweis: An der Erhebung von Basisdaten zur weiteren Detaillierung wird bereits gearbeitet.

Die ÖBB als verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber

Die vier Unternehmenswerte der ÖBB – „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen“, „Initiative ergreifen“ und „Sicherheit leben“ – sollen von den Mitarbeiter:innen umgesetzt und gelebt werden. Um diese Ausrichtung beizubehalten, wird besonders der Wert Sicherheit für das kommende Jahr als strategische Toppriorität verankert.

Über 130 verschiedene Berufsbilder sind unter dem Dach der ÖBB vereint. Dabei ist die Jobwelt so groß wie vielseitig. Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunternehmen im Bereich Mobilität in Österreich und stehen für sinnvolle Jobs in einer zukunftsstiftenden Branche. Neben den klassischen eisenbahnspezifischen Jobs wie Triebfahrzeugführer:in, Zugbegleiter:in, Verschieber:in oder Fahrdienstleiter:in werden mittlerweile österreichweit Fachleute in allen Unternehmensbereichen dringend gesucht. Für die ÖBB ergibt sich somit die Chance, den Generationenwandel aktiv zu gestalten. Ein besonderer Fokus liegt daher auch auf Berufsbildern wie Postbuslenker:in, Bau- und Elektrotechniker:in, Mechatroniker:in, Facharbeiter:in, sowie auf wirtschaftlichen Jobs, vielfältigen Positionen im Immobilienbereich und natürlich all jenen, die mit ihren IT Jobs die Digitalisierung des ÖBB-Konzerns weiter vorantreiben.

Um jene betriebskritischen Funktionen aktiv auf dem Arbeitsmarkt zu positionieren, konnte 2023 erstmalig ein konzernweites Empfehlungsprogramm „Die ÖBB Jobanbahner:innen“ etabliert werden. Offene Positionen in den Kernbereichen werden so schneller besetzt, indem Kolleg:innen passende Personen aus ihrem Umfeld zur Bewerbung motivieren. Dies ist ein wichtiger Schritt in Richtung Zukunft, da sich bereits bei den Bewerbungen zeigt, dass ein Drittel aller langfristigen Einstellungen einer Empfehlung zuzurechnen ist.

Dem weiterhin hohen Personalbedarf wurde auch mit dem verstärkten externen Auftritt auf dem Arbeitsmarkt Rechnung getragen. 2023 stand das Jahr unter dem Motto „Always On“ als Arbeitgeber. Dies bedeutet nicht nur Präsenz im Sinne von Werbekampagnen, sondern auch bei möglichen Kund:innen-Touchpoints. Zu solchen Arbeitgeberauftritten zählen beispielsweise Karrieremessen, Veranstaltungen, Events unterschiedlicher Größenordnungen, Schulk Kooperationen, Kooperationen mit dem AMS und weiteren Bildungseinrichtungen sowie diverse Hochschulkooperationen. Um nachhaltig auf dem Markt erfolgreich zu sein, wurde auch die Karrierewebsite der ÖBB für eine bestmögliche Auffindbarkeit inhaltlich optimiert.

Zusätzlich startete mit Februar 2023 die digitale Employer Branding Kampagne „Always On“. Im Gegensatz zu bisherigen Kampagnen, die über einen kurzen Zeitraum auf möglichst vielen Medialkanälen sichtbar waren, fokussierte sich diese Kampagne auf reine Onlineformate über das ganze Jahr hinweg. Dabei war die Ausspielung der Berufsbilder online auf Desktop und mobilen Endgeräten an das Suchverhalten der potenziellen Bewerber:innen angepasst. Durch das digitale Format konnten je nach Bedarfsplanung unterjährig Anpassungen in der Ausspielungsfrequenz vorgenommen und die gewünschten Zielgruppen konkret erreicht werden. So konnte unter anderem im Zeitraum Jänner bis September 2023 mit Hilfe der Onlinekampagne eine durchschnittliche Steigerung in den Bewerbungen der ausgespielten Berufsgruppen von rd. 46% erzielt werden (verglichen mit demselben Zeitraum des Vorjahres). Dieser spürbare Erfolg rechtfertigt folglich eine Weiterführung der „Always On“-Kampagne im kommenden Jahr.

In der aktuellen Image-Kampagne wurde im August mit der selbstbewussten Frage „UND WAS FÄHRST DU?“ das neue Selbstverständnis für klimafreundliche Mobilität in den Mittelpunkt gerückt. Bei der Beantwortung sollte es das Selbstverständlichste sein, an ein klimafreundliches Mobilitätsangebot der ÖBB zu denken. Dieses Selbstverständnis wurde im nächsten Schritt auch in der Arbeitnehmer:innenansprache weiterentwickelt, ohne dabei die sinnstiftende Komponente und damit den aktuellen USP am Arbeitsmarkt im Wording zu verlieren. Mit der Frage „UND WAS MACHST DU?“ ist diese Ableitung erfolgreich gelungen.

Awards, Zertifizierungen und Auszeichnungen der ÖBB

Die starke Positionierung der ÖBB sowie deren weitreichende Maßnahmen werden auch extern gewürdigt. So zählen sie beispielsweise zu den Leading-Employers des Landes und konnten mit der diesjährigen Kampagne den begehrten „Employer Branding Award“ in Gold gewinnen. Zu den großen nationalen Erfolgen 2023 zählen auch Auszeichnungen wie der Gesamtsieg des Quality-Awards „Bester Arbeitgeber Österreichs“ im Rahmen der Studie des Market Instituts. Seit vier Jahren erhält die ÖBB bereits das Kurier Gütesiegel „Beliebter Arbeitgeber“ und konnte darüber hinaus 2023 Platz 1 im Branchenranking „Transport und Logistik“ erreichen.

Auch in sozialen Netzwerken zeigen zahlreiche Aktivitäten Erfolge. Die ÖBB zählen auf LinkedIn zu den „Top Companies 2023“ und damit zu den 25 besten Arbeitgebern in Österreich für berufliche Weiterentwicklung. Auf kununu wird eine Weiterempfehlungsrate von 75% über die letzten zwei Jahre verzeichnet. Trend, kununu und statista vergeben zudem jährlich das Gütesiegel „Top Arbeitgeber“, welches die ÖBB 2023 erneut erhalten haben – im Wiener Ranking auf Platz 1.

Diese und zahlreiche weitere Auszeichnungen sowie Zertifizierungen bestätigen damit erneut, dass die ÖBB eine der attraktivsten Arbeitgebermarken Österreichs sind.

Strategisch ausgerichtetes Employer Branding

Das Jahr 2023 markierte einen wichtigen Meilenstein der strategischen Ausrichtung im Bereich des konzernweiten Employer Brandings. Mit dem Beginn des Jubiläumsjahrs „100 Jahre ÖBB“ nahm das konzernweite Employer Branding im ersten Quartal Fahrt auf und knüpfte an die bereits festgelegten strategischen Weichenstellungen an. Diese Entwicklung führte zu einer intensiveren Integration und Abstimmung mit dem Konzern-Recruiting.

Im Zuge der Bündelung von HR wurde ein Employer Branding-Dashboard implementiert. Es ermöglicht internen Stakeholder:innen, die laufenden Employer Branding-Maßnahmen transparent und in Echtzeit je nach Zielgruppe und Zweck zu verfolgen. Diese Transparenz trug dazu bei, die Zusammenarbeit mit den definierten Schnittstellen innerhalb des ÖBB-Konzerns effizienter und koordinierter zu gestalten.

Die zukünftigen konzernweiten Aktivitäten der ÖBB werden weiterhin auf eine möglichst einheitliche Umsetzung abzielen. Zugleich sollen individuelle Anpassungen in enger Zusammenarbeit mit den Fachbereichen innerhalb der Teilkonzerngesellschaften vorgenommen werden. So können die ÖBB eine bestmögliche Ansprache für ihre Zielgruppen gewährleisten und Mitarbeiter:innen langfristig an das Unternehmen binden.

Im Jubiläumsjahr 2023 wurden mehr als 150 Veranstaltungstage genutzt, um nach dem Motto „Always On“ verschiedene Ansätze und Maßnahmen zu testen und so für das kommende Jahr noch besser koordiniert zu sein. Die immense Anzahl an Maßnahmen der ÖBB ermöglichte es, näher an vielfältige Zielgruppen heranzurücken und direktes Feedback für die Planung des Jahres 2024 zu sammeln.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass ein konzernweites und abgestimmtes Employer Branding von großer Bedeutung ist, um die Position der ÖBB als attraktiver Arbeitgeber österreichweit zu festigen und Talente langfristig zu binden.

Die ÖBB als vielfältiges Unternehmen

Frauen werden bei den ÖBB mit spezifischen Coaching- und Mentoringprogrammen gefördert. In der ÖBB akademie werden sie beim Erreichen von Führungspositionen durch spezielle Angebote etwa im Bereich Führung oder Teamkoordination aktiv unterstützt. Spezielle Zusatzangebote gibt es auch für die Teilnehmerinnen des Traineeprogramms. Diverse Gender- und Diversity-Schulungen im Konzern sensibilisieren das gesamte Team. Mittels des Frauen-Karriere-Index (FKi) wird dann evaluiert, wie es um die Veränderungsbereitschaft und die Frauenkarrieren tatsächlich bestellt ist und was noch optimiert werden kann.

Die ÖBB sind vielfältig und Vielfalt ist dem ÖBB-Konzern wichtig. Unternehmen, die Vielfalt fördern, sind interessante Arbeitgeber und bringen nachhaltig Kompetenzen in ihre Teams. Die Bemühungen und Maßnahmen rund um die Entwicklung und Herstellung einer respektvollen, offenen Arbeitskultur mit gleichen Chancen für alle Mitarbeiter:innen wurden durch die Auszeichnung „Leader in Diversity 2023“ durch ein paneuropäisches Forschungsteam von statista, im Auftrag der Financial Times anerkannt.

Die ÖBB trägt mit Stolz das Gütesiegel für innovative DEI-Aktivitäten (Diversity, Equality, Inclusion), sowie das BGF-Gütesiegel, welches die Position rund um betriebliche Gesundheitsförderung bestätigt.

Aufgenommene Mitarbeiter:innen ÖBB-Konzern in Köpfe / Rate der Aufnahmen in Prozent¹⁾

| GRI 401-1 | 2023 | | | 2022 | | |
|--|---------------------|--------------|---------|---------------------|--------------|-----------|
| | Frau | Mann | divers | Frau | Mann | divers |
| Mitarbeiter:innen²⁾ | 5.035 / 11,2 | | | 4.691 / 10,6 | | |
| Angestellte | 645 / 16,9 | 904 / 10,0 | 0 / 0,0 | 597 / 17,7 | 797 / 9,7 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 377 / 28,6 | 1.986 / 18,1 | 0 / 0,0 | 291 / 24,8 | 1.725 / 16,9 | 1 / 100,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 / 0,0 | 1 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 130 / 37,2 | 515 / 34,3 | 0 / 0,0 | 133 / 40,8 | 432 / 30,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland | 4.558 / 11,3 | | | 3.976 / 10,0 | | |
| Angestellte | 285 / 30,0 | 376 / 23,6 | 0 / 0,0 | 265 / 32,4 | 326 / 23,8 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 105 / 29,8 | 757 / 21,6 | 0 / 0,0 | 102 / 29,9 | 674 / 19,8 | 1 / 100,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 130 / 37,2 | 515 / 34,3 | 0 / 0,0 | 133 / 40,8 | 432 / 30,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt | 2.168 / 26,3 | | | 1.933 / 25,1 | | |
| Angestellte | 334 / 14,4 | 458 / 7,7 | 0 / 0,0 | 302 / 14,8 | 406 / 7,4 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 191 / 30,0 | 952 / 16,9 | 0 / 0,0 | 143 / 25,4 | 773 / 15,1 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 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 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt | 1.935 / 12,5 | | | 1.624 / 11,0 | | |
| Angestellte | 26 / 4,8 | 70 / 4,7 | 0 / 0,0 | 30 / 5,8 | 65 / 4,9 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 81 / 24,6 | 277 / 15,3 | 0 / 0,0 | 46 / 17,1 | 278 / 16,6 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 / 0,0 | 1 / 0,0 | 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 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt | 455 / 2,7 | | | 419 / 2,4 | | |

¹⁾ Die Rate der Neuaufnahmen wurde auf Basis der Daten zum Stichtag: 31.12. berechnet: Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern aufgenommen wurden dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Eine leistungsstarke HR-Organisation als Lösungsanker für Generationenwechsel und Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt

Das Jahr 2023 war für die HR-Organisation ein herausragendes Recruiting Jahr. Allein 2023 wurden mehr als 4.500 (inkl. Lehrlinge) Stellen im Inland besetzt. Insgesamt bewarben sich im 2023 über 81.500 Kandidat:innen (In- & Ausland) bei den ÖBB.

Im Vergleich zu 57.000 Bewerber:innen im Jahr 2022 ist dies eine deutliche Steigerung, welche das Leistungsportfolio der Maßnahmen bestätigt. Die ÖBB punkteten dabei auch bei den Bewerber:innen als einer der nachhaltigsten Mobilitätsdienstleister in Österreich.

Ebenfalls mit Oktober 2022 wurde das gesamte Recruiting in der ÖBB-Business Competence Center GmbH final zentralisiert. Diese Maßnahme unterstützt es, den Herausforderungen durch den Generationenwandel im Konzern zu begegnen und ermöglicht eine kraftvolle und fokussierte Reaktion auf Arbeitsmarktherausforderungen.

Ein wesentlicher Bestandteil, um diese Kraftakte nicht nur zu stemmen, sondern auch nachhaltig zu gestalten, ist der Einsatz von definierten Standards im Recruiting. Die Einführung von festgelegten Recruiting-Standards spielt eine Schlüsselrolle: Sie sichern einen effizienten, professionellen Bewerbungsprozess und garantieren Gleichbehandlung und Einhaltung aller Normen und Vorschriften. Zusätzlich wird die Förderung von Frauen im Bewerbungsverfahren betont, um Diversität zu steigern und die Qualität der Personalbesetzung zu erhöhen, was wiederum die Frühfluktuation verringern bzw. dieser entgegenwirken soll. Besonderen Wert legen die ÖBB hierbei auf Schulungen ihrer Recruiter:innen zur Steigerung der Qualität des Recruitingprozesses.

Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Konzern verlassen haben in Köpfen / Rate der Austritte in Prozent¹⁾

| GRI 401-1 | 2023 | | | 2022 | | |
|--|---------------------|--------------|---------|---------------------|--------------|---------|
| | Frau | Mann | divers | Frau | Mann | divers |
| Mitarbeiter:innen²⁾ | 4.398 / 9,8 | | | 3.983 / 9,0 | | |
| Angestellte | 336 / 8,8 | 514 / 5,7 | 0 / 0,0 | 290 / 8,6 | 451 / 5,5 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 178 / 13,5 | 1.135 / 10,4 | 0 / 0,0 | 164 / 14,0 | 990 / 9,7 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 44 / 7,4 | 1.541 / 12,0 | 0 / 0,0 | 38 / 6,0 | 1.478 / 10,3 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 20 / 5,7 | 80 / 5,3 | 0 / 0,0 | 26 / 8,0 | 82 / 5,7 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland | 3.848 / 9,5 | | | 3.519 / 8,9 | | |
| Angestellte | 126 / 13,3 | 200 / 12,6 | 0 / 0,0 | 111 / 13,6 | 156 / 11,4 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 58 / 16,5 | 395 / 11,2 | 0 / 0,0 | 55 / 16,1 | 338 / 9,9 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 20 / 5,7 | 80 / 5,3 | 0 / 0,0 | 26 / 8,0 | 82 / 5,7 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt | 879 / 10,6 | | | 768 / 10,0 | | |
| Angestellte | 153 / 6,6 | 230 / 3,8 | 0 / 0,0 | 137 / 6,7 | 210 / 3,8 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 84 / 13,2 | 470 / 8,4 | 0 / 0,0 | 66 / 11,7 | 437 / 8,5 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 1 / 2,2 | 7 / 0,8 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 13 / 0,9 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt | 945 / 6,1 | | | 863 / 5,9 | | |
| Angestellte | 57 / 10,6 | 84 / 5,7 | 0 / 0,0 | 42 / 8,1 | 85 / 6,4 | 0 / 0,0 |
| Arbeiter:innen | 36 / 10,9 | 270 / 14,9 | 0 / 0,0 | 43 / 16,0 | 215 / 12,8 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 43 / 7,8 | 1.534 / 12,8 | 0 / 0,0 | 38 / 6,9 | 1.465 / 11,2 | 0 / 0,0 |
| Lehrlinge | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 | 0 / 0,0 |
| Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt | 2.024 / 12,1 | | | 1.888 / 10,9 | | |

¹⁾ Die Rate der Austritte wurde auf Basis der Daten zum Stichtag: 31.12. berechnet: Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB-Konzern verlassen haben dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter:innen nach Arbeitsvertrag * 100.

²⁾ ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Tarifverträge

Der Prozentsatz der Angestellten im In- & Ausland, die unter Tarifverträge fallen, liegt bei 67% (Vj: 62 %). Dieser niedrige Prozentsatz ist überwiegend erklärbar durch die historische dienstrechtliche Situation. Aufnahmen ab 2005 unterliegen zu 99% Tarifverträgen. GRI 2-30

Mitarbeitergespräch (MAG)

Rd. 36,9% der Mitarbeiter:innen im Inland hatten 2023 die Möglichkeit eines MAG, die Durchführungsquote lag bei rd. 86,4%. GRI 404-3

ÖBB Betriebsrat

Im ÖBB-Konzern gibt es seit 2004 einen Konzernbetriebsrat, welcher derzeit alle fünf Jahre neu konstituiert wird. Die Konzernvertretung bündelt die Kompetenzen aller Betriebsratskörperschaften des ÖBB-Konzerns und vertritt auf Konzernebene die gemeinsamen Interessen der Beschäftigten. Sie erarbeitet Positionen und Strategien und entwickelt Lösungsansätze für konzernweite Herausforderungen der Betriebsratsarbeit. Der Konzernbetriebsrat ist Ansprechpartner für alle relevanten Belange von Arbeitnehmer:innen gegenüber der Konzernleitung. Stellvertretend für die Betriebsratskörperschaften verhandelt der Konzernbetriebsrat im Rahmen des Arbeitsverfassungsgesetzes gesellschaftsübergreifende Themen mit der Konzernleitung. Darüber hinaus wirkt die Konzernvertretung durch ihre Tätigkeit in verschiedenen Funktionen der Gewerkschaftsbewegung und der Politik aktiv an allen für Arbeitnehmer:innen relevanten Fragen mit.

Zusätzlich dazu gibt es für den ÖBB-Konzern seit 2011 eine Vereinbarung zwischen dem Vorstand der ÖBB-Holding AG und dem Konzernbetriebsrat zur Einrichtung eines Europäischen Betriebsrates (EBR) nach der EU Richtlinie 2009/38/EG und dem Einsatz einer Geschäftsstelle zum EBR.

Mitarbeiter:innenbefragung 2023 (MAB)

Die Mitarbeiter:innenbefragung gibt der Unternehmensleitung und den Führungskräften wertvolles Feedback über die Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen, der Arbeitszufriedenheit und den Auswirkungen der Arbeitsbelastungen. Sie ist somit ein unerlässliches Element für die Verbesserung der Führungsqualität und der Mitarbeiter:innenbindung und somit für den Erfolg des Unternehmens.

Die Befragung findet im Schnitt alle zwei Jahre statt. Vom 2. bis 22. Oktober 2023 wurden alle Mitarbeiter:innen und Lehrlinge im ÖBB-Konzern eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Als Zielwert für die Beteiligung wurden 60% festgesetzt. Dieser Wert konnte mit 63 % Teilnahmequote sogar noch übertroffen werden.

Die Antworten auf die Fragen werden zu drei wichtigen Themen zusammengefasst:

- **Identifikation:** Die ÖBB möchte sich als attraktiver Arbeitgeber positionieren – für den man gerne arbeitet und mit dessen Werten, Handeln und Tun sich die Mitarbeiter:innen identifizieren.
- **Arbeitszufriedenheit:** Ohne zufriedene Mitarbeiter:innen gibt es kein erfolgreiches Unternehmen. Nach wie vor ist es oberstes Ziel der ÖBB, die Zufriedenheit bei der Arbeit langfristig und nachhaltig zu steigern.
- **Arbeitsfähigkeit:** Ziel ist es, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit sowie die Leistungsfähigkeit und Produktivität der ÖBB Mitarbeiter:innen im täglichen Arbeitsprozess positiv zu beeinflussen. Dazu ist es notwendig zu messen, wie stark sich Ressourcen und Belastungen auf das Arbeitsvermögen der Mitarbeiter:innen auswirken.

Im Vergleich zur letzten Befragung (2021) konnten annähernd dieselben Ergebnisse im Bereich „Identifikation“ erreicht werden. 2018 lag der Wert bei 69 Indexpunkten, 2021 bei 73 Indexpunkten und 2023 schließlich bei 71 Indexpunkten. 71 Punkte wurden beim Thema „Arbeitszufriedenheit“ erreicht. Nach einem Höchststand 2021 mit 72 Punkten liegt der Wert damit 3 Punkte über dem Ergebnis von 2018. Seit 2021 rückt zudem auch die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter:innen in den Mittelpunkt. Im Vergleich zum Pandemiejahr 2021 sank diese um einen Indexpunkt auf 75.

Diese Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung helfen den ÖBB dabei, im kommenden Jahr Maßnahmen zu entwickeln und so die Ergebnisse zu verbessern oder sie auf dem hohen Niveau halten zu können.

HR-IT-Transformation – Recruiting und Talentmanagement

2023 wurde mit dem Programm HR-IT-Transformation (H-IT-T) ein mehrjähriges Vorhaben initiiert, um den Weg zu einem modernen, schnellen HR-Management mit effizienten Prozessen und digitalen Lösungen voranzutreiben.

Das Ziel ist Bewerber:innen die Möglichkeit einer möglichst niederschweligen Kontaktaufnahme und punktgenauen Bewerbung zu bieten – z. B. automatische Vorschläge geeigneter Stellen anhand der Bewerber:innenprofile. Auch die Recruiter:innen sollen in ihrer täglichen Arbeit besser unterstützt werden. Ziel ist es, die erhöhte Quantität der Bewerbungsgespräche bei gesteigerter Qualität durch mehr Zeit für wertschöpfende Tätigkeiten besser handzuhaben. Das soll die Bearbeitungs- bzw. Durchlaufzeiten im Sinne eines zügigen und effizienten Bewerbungsprozesses weiter reduzieren.

Mit einer völligen Neuausrichtung der HR-IT Lösungen zum Talentmanagement werden zukunftsweisende, systemgestützte HR-Fähigkeiten, wie Sourcing, moderne Lernformen oder Nachfolgeplanung, in den Konzern geholt. Sie werden in durchgängige Workflows entlang des gesamten Employee-Lifecycles implementiert (End-to-End-Lösungen). Teil dieser Neuausrichtung ist auch der Aufbau einer konzernweiten Talentmanagement Prozesslandschaft inklusive entsprechender Standards und Governance – unter Berücksichtigung von Kompetenzmodellen, Performance Management Tools und PE-Instrumenten.

Im Rahmen des Programms HR IT Transformation ist unter anderem die Einführung eines umfassenden Performance-Management-Systems geplant. Es soll Mitarbeiter:innengespräche digital unterstützen und Feedback einholen. Weiters ist die Einführung eines Systems zur strukturierten Nachfolgeplanung und zur Sichtbarmachung und Förderung von Talenten vorgesehen. Fokus ist hierbei die konzernweite zielgerichtete Analyse von Stärken und Bedarfen an Kompetenzen, sodass Schlüsselpositionen passgenau intern nachbesetzt werden können. Darüber hinaus sollen attraktive Karrierepfade geschaffen werden. Unerlässlich bei der Durchführung von effektiven Talentmanagement Prozessen ist eine digitale Unterstützung in Form einer Implementierung in den „SAP Success Factors HR IT“-Systemen.

Durch die Orientierung am Industriestandard, die Verschlinkung von HR-Prozessen und dem Fokus auf State-of-the-Art-Lösungen ist die Transformation ein wesentlicher Hebel für ein effizientes Personalmanagement und liefert einen großen Beitrag zur Positionierung als attraktiver Arbeitgeber auf dem Arbeitsmarkt.

Resümee und Ausblick 2024

Das ganze Jahr 2023 war auf das Jubiläum „100 Jahre ÖBB“ ausgerichtet und fand im Herbst 2023 mit dem gemeinsamen 100-Jahre-Event seinen würdigen Abschluss. Auch dort bot sich für die ÖBB nochmals die Gelegenheit „unsere ÖBB“ nach innen für die Kolleg:innen und nach außen für die Gäste als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren.

Der Recruiting Fokus wurde neben dem Inland auch auf Auslandsaktivitäten erweitert. Durch die breit gefächerten Maßnahmen konnte ein Bewerbungsrekord von bereits über 65.000 Bewerbungen erzielt werden. Dies spricht für den Einsatz des gesamten Teams, neue Talente für den Konzern zu gewinnen.

Die „Always On“-Strategie wird daher auch 2024 für den ÖBB-Konzern als Arbeitgeber weitergeführt, um dem weiterhin angespannten Arbeitsmarkt gerecht zu werden. Dies versuchen die ÖBB nachhaltig zu planen und die Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen. Goodies werden ausschließlich nachhaltig und so gut es geht plastikfrei eingekauft und wo immer es möglich ist, werden digitale Medien Drucksorten vorgezogen.

Für 2024 wird wieder ein Fokus auf die betriebskritischen Funktionen gelegt, da gerade hier die Anzahl der offenen Positionen als besonders hoch zu erwarten ist. Zur Unterstützung wird auch das „Jobanbahner:innen“-Programm weitergeführt.

Weiters soll neben der quantitativen Anzahl an Bewerbungen auch die Qualität der Bewerbungen gesteigert werden. Dazu trägt auch ein zielgerichtetes Sourcing Management und die damit aktive Ansprache von potenziellen neuen Kolleg:innen bei.

Ein besonderer Schwerpunkt im Jahr 2023 lag zudem auf der Durchführung der konzernweiten Mitarbeiter:innenbefragung. Dabei gelang es dank der hohen Teilnahmequote einen beachtlichen Erfolg zu erzielen, der die Einführungen von zielgerichteten Maßnahmen im Bereich der Mitarbeiter:innenzufriedenheit ermöglicht.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber (Auszug)

Wie werden wir in Zukunft arbeiten | Die ÖBB haben beim Forum Alpbach die „Arbeitswelt von morgen“ zum Thema gemacht. Vor allem wurde über flexible Arbeitszeiten diskutiert. In Teilen des ÖBB-Konzerns wird seit Herbst 2023 ein FlexiFriday-Modell pilotiert, mit dem durch den Wegfall der Kernarbeitszeit am Freitag eine 4-Tage-Woche möglich wird.

Onboarding konzernweit | Im Projekt „Onboarding konzernweit“ wurde 2023 der konzernweite Onboarding-Prozess für bestimmte Zielgruppen als Mindeststandard erarbeitet. Die wichtigsten Arbeitspakete dazu waren unter anderem Prozessdesign und Prozessbeschreibung, Konzeption und Implementierung eines Buddy-Systems sowie die Pilotierung eines konzernweiten Onboarding-Days.

RCG Europawoche | Rund 15 Lehrlinge nutzen 2023 die Möglichkeit der RCG Europawochen. Dabei hatten die Lehrlinge wieder die Gelegenheit, bei den internationalen Standorten der Rail Cargo Group mitzuarbeiten, ihre interkulturelle Kompetenz zu beweisen und Erfahrungen zu sammeln.



G.15. Generationenwandel

Managementansatz

In den nächsten Jahren wird rund ein Fünftel der Mitarbeiter:innen die ÖBB altersbedingt verlassen. Deshalb suchen die ÖBB jedes Jahr rd. 3.000 neue Mitarbeiter:innen. Dieser Generationenwandel bringt viele Herausforderungen mit sich, aber auch Chancen.

Darüber hinaus wollen die ÖBB grundsätzlich allen Generationen, die im Unternehmen arbeiten, ein attraktives und produktives Arbeitsumfeld bieten. Bereits jetzt arbeiten schon vier Generationen gleichzeitig im Unternehmen - von den Babyboomern bis zu den Generationen X, Y und Z. Sie bringen unterschiedliche Erwartungen und Ansprüche an ihren Arbeitsplatz mit. Und für sie alle müssen sich die ÖBB langfristig als Toparbeitgeber positionieren – das ist eine wesentliche Voraussetzung, um als Mobilitätsdienstleister Nummer 1 alle Aufgaben optimal erfüllen zu können.

Die ÖBB haben für diesen massiven Wertewandel professionelle strategische Tools und Angebote entwickelt. So sollen möglichst viele Mitarbeiter:innen für das Unternehmen begeistert und langfristig gehalten werden. Damit kann auch die Arbeitsqualität und -produktivität verbessert und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. Denn das Unternehmen muss fit sein für den Sprung in eine digitalisierte Berufswelt und einen voll liberalisierten Markt.

Zielsetzungen

- Es gibt bei den ÖBB seit 2019 konzernweit die Möglichkeit alle Mitarbeiter:innen, die über ein für das Unternehmen erfolgskritisches Fach- und Erfahrungswissen verfügen, systematisch zu erheben.
- 2023 wurden weitere Wissenstransfer-Coaches ausgebildet und auch die konzernweite Vernetzung sowie die Vertiefung des Fachwissens werden weiter ausgebaut. Ergänzend dazu wurde das Programm Wissensmanagement im Team pilotiert, das Mitarbeiter:innen in der täglichen Wissenssicherung unterstützen soll.
- Das Modell der „altersgerechten Teilzeitarbeit“ soll möglichst vielen Mitarbeiter:innen einen langsamen Übergang ermöglichen und zugleich Wissen im Unternehmen bewahren.

Die altersgerechte Teilzeitarbeit ermöglicht es älteren Mitarbeiter:innen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu bleiben. Das erweitert die Zeitspanne, in der sie ihr Wissen auch an die nächste Generation weitergeben können. Die altersgerechte Teilzeitarbeit kann aktuell von Männern entweder mit 54 oder mit 56 Jahren und von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden. GRI 404-2

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|--------|--------|
| Mitarbeiter:innen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit § 27 AIVG in Anspruch nahmen, in Köpfen GRI 402-2 | 505 | 498 |
| Bearbeitete Bewerbungen in Stück ^{*)} | 81.763 | 57.421 |
| <i>Anteil der weiblichen Bewerberinnen in Prozent^{*)}</i> | 28 | 28 |
| <i>Anteil der männlichen Bewerber in Prozent^{*)}</i> | 70 | 71 |
| <i>Anteil der Bewerbungen von divers / inter / keine Angabe in Prozent^{*)}</i> | 2 | 1 |

^{*)} ÖBB-Konzern gesamt (In- und Ausland).

Wertvolles Wissen erhalten

Das Know-how und das umfassende Wissen der langjährigen Mitarbeiter:innen ist eine wertvolle Ressource, die gesichert werden soll. Allein 2023 haben in Österreich 3.848 Mitarbeiter:innen das Unternehmen verlassen. Wiederum 505 Mitarbeiter:innen haben die Möglichkeit der Altersteilzeit in Anspruch genommen. Sie alle werden gezielt dabei unterstützt, ihre Kenntnisse geordnet an die nächste Generation weiterzugeben – etwa mithilfe der Wissenstransfer-Coaches.

Dafür werden seit 2019 Mitarbeiter:innen zu sogenannten Wissenstransfer-Coaches ausgebildet. Das Ausbildungsprogramm umfasst drei Module mit insgesamt 4,5 Tagen. Mit ihrem Know-how zum Thema „Wissensmanagement und Wissenstransfer“ stehen sie den Führungskräften beratend zur Seite und begleiten Wissenstransfer-Prozesse. Die Community aus Wissenstransfer-Coaches wird laufend erweitert, das Know-how durch regelmäßige Vernetzung weiterentwickelt und vertieft. Auch das Angebot an Wissensmanagement-Tools wird kontinuierlich ergänzt: 2022 wurde die „Toolbox Wissensmanagement“ eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Sammlung an Methoden und Tools, die den Wissenstransfer und die Wissenssicherung erleichtern. Außerdem wurde den Mitarbeiter:innen ab dem Jahr 2023 der Self-Check Wissensmanagement zur Verfügung gestellt. Er unterstützt dabei, die Bedarfe im Bereich Wissensmanagement systematisch auf Basis einer Selbstbewertung festzustellen. Das Angebot an Schulungen wurde zudem im Jahr 2023 mit dem Piloten zum Programm „Wissensmanagement im Team“ und dem Training „Wissensmanagement kompakt“ ergänzt. Wissensmanagement im Team wurde 2023 pilotiert und ist ein ca. 5-tägiges Programm, das Mitarbeiter:innen befähigt, Know-how für effektives Wissensmanagement im Team zu erwerben. Ergänzend zu den Wissenstransfer-Coaches, die bereichsübergreifend zum Einsatz kommen, sind hier Mitarbeiter:innen, die konkret an der operativen Wissenssicherung ihres Bereichs arbeiten, die Zielgruppe. Wissensmanagement kompakt stellt ein eintägiges Kompakttraining dar, dessen Zielgruppe Führungskräfte und Mitarbeiter:innen sind. Dieses Training vermittelt die Grundlagen des Wissensmanagements.

Mit Maßnahmen wie diesen können die ÖBB erfolgskritisches Fachwissen und langjährige Erfahrung erhalten und in modern ausgerichtete Strukturen überführen.

Hybrid und flexibel

2023 wurden bei den ÖBB über 5.000 (inkl. Lehrlingen) Stellen im In- und Ausland besetzt. Insgesamt bewarben sich 2023 sogar über 81.500 Interessierte bei den ÖBB, mehr als ein Viertel davon waren Frauen. Die jungen Generationen ab den „Millennials“ sind bereits in eine digitale und flexible Arbeitswelt hineingewachsen. Hybrides Arbeiten ist für sie genauso selbstverständlich wie optimale Bedingungen, um Familie und Job unter einen Hut zu bringen sowie Freizeitinteressen nachzugehen oder sich laufend weiterbilden zu können.

Auch Auszeiten und kreative Veränderungen des Aufgabengebietes sollen für die Mitarbeiter:innen von morgen nicht die Ausnahme sein, sondern die Normalität. So bieten die ÖBB ihren Mitarbeiter:innen seit 2021 unter anderem mit einer neuen Betriebsvereinbarung über Telearbeit deutlich flexiblere Arbeitszeitmodelle an.

Ausblick 2024

Da der Bedarf an Schulungen zum Thema Wissensmanagement stark zunimmt, werden 2024 alle Programme weiterhin angeboten. Das 2023 pilotierte Programm „Wissensmanagement im Team“ wird evaluiert und gegebenenfalls für die Weiterführung 2024 adaptiert. Gleichzeitig ist es Ziel, den Zugang zu den Programmen niederschwelliger zu gestalten und die zielgruppenorientierte Kommunikation diesbezüglich zu verstärken. Beispielsweise wird ein E-Learning für Führungskräfte zum Thema Wissenstransfer ausgerollt. Die stetig wachsende Gruppe der Wissenstransfer Coaches wird im Rahmen von konzernweiten Netzwerkveranstaltungen weitergebildet. Die positive Auswirkung ihrer Arbeit im Sinne eines gelebten Wissensmanagements wird durch Kommunikationsinitiativen sichtbar gemacht.

Für das Jahr 2024 ist eine Evaluierung des Wissensmanagements geplant, um auf Basis der gemachten Erfahrungen ein noch zielgerichteteres Wissensmanagementsystem zu etablieren. Im Zuge dessen wird bewertet werden, welche Kennzahl zukünftig im Zusammenhang mit Wissensmanagement erhoben werden soll und aus welchem Bereich bzw. Prozess diese abgeleitet wird. Die Kennzahl „Durchgeführte Wissenstransfer-Tandems“ wurde im Jahr 2023 nicht mehr erhoben.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Generationenwandel (Auszug)

Fit4TechWoman | Mit diesem Einsteigerinnenprogramm sollen vor allem weibliche Lehrlinge, Schülerinnen und Studentinnen für den Instandhaltungsbereich begeistert werden. Ein Jahr lang bekommen sie durch Mentorinnen aus unterschiedlichen technischen Fachrichtungen einen Einblick in die technische ÖBB Welt.

Refugee-Talents | Ab dem Lehrjahr 2023 / 24 fördert die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG auch geflüchtete Jugendliche aus der Ukraine, die sowohl in technischen als auch kaufmännischen Berufen ausgebildet werden. Zudem suchen die ÖBB in Kooperation mit dem AMS und NGOs gezielt nach geflüchteten Frauen mit Interesse an einer Lehrausbildung.



G.16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Managementansatz

Jeder Euro, der in den Bahnausbau fließt, bringt zwei Euro für die Volkswirtschaft. Investitionen in das System Bahn und in die ÖBB sind daher eine besonders nachhaltige Form der Infrastrukturentwicklung mit positiven Effekten für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Von den Investitionen profitieren die unmittelbar beauftragten Unternehmen genauso wie die heimischen Zulieferer und deren Beschäftigte, die wiederum den Konsum ankurbeln. Eine bessere Erschließung von Regionen bedeutet für diese zudem mehr Wohlstand und eine Aufwertung als Wirtschaftsstandort. Und schließlich leisten die ÖBB mit ihrem nachhaltigen Mobilitätsangebot einen Beitrag zur Energiewende.

Die ÖBB setzen daher auf die Attraktivierung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs und wollen damit einen Mehrwert für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft schaffen. Bis 2040 wollen die ÖBB mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur, mit der Digitalisierung des Bahnbetriebs und mit modernen Fahrzeugen die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems verdoppeln. Das wesentliche Instrument für die Umsetzung ist der Rahmenplan. Als Planungs- und Finanzierungsinstrument des Bundes beinhaltet er die Darstellung aller Infrastruktur-Neubau-Projekte samt deren Investitionssummen ebenso wie die geplanten Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes. Der Rahmenplan umfasst einen Zeitraum von sechs Jahren und wird jährlich rollierend um ein Jahr ergänzt und angepasst. Nähere Informationen zur Unternehmensstrategie finden sich im Kapitel C.5.

Zielsetzungen

- Die ÖBB setzen sich zum Ziel, als Mobilitäts- und Logistikanbieter die klare Nummer 1 in Österreich zu bleiben und zu den wesentlichen Playern in Europa zu gehören.
- Ziel ist außerdem eine Verdopplung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene bis 2040 (auf Basis 2018).

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|---|---------|---------|
| Investitionen des ÖBB-Konzerns in Mio. Euro | 4.504,3 | 3.920,2 |
| Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur in Mio. Euro | 3.364,6 | 3.262,3 |
| Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr in Mio. Euro | 913,8 | 476,7 |
| Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria in Mio. Euro | 170,5 | 141,6 |

Highlights 2023

Leistungsfähigkeit des Systems Schiene verdoppeln

Die ÖBB sehen in ihrer strategischen Ausrichtung eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene bis 2040 gegenüber 2018. Erreicht werden soll dies durch eine Ausweitung auf Seiten der Infrastruktur mit dem Ausbau gemäß Rahmenplan und der Fortführung des zukünftigen Zielnetzes 2040. Zusätzlich dazu wird auf innovative technologische Maßnahmen wie Digitalisierung und Automatisierung gesetzt, aber auch die Nutzung bereits heute vorhandener Restkapazitäten wird voll ausgeschöpft. In Bezug auf das Rollmaterial werden längere und effizient beladene Züge sowie eine höhere Sitzplatzauslastung forciert. Um das Ziel der Verdopplung zu erreichen, soll in einem weiteren Schritt auch eine Optimierung des Fahrplans erfolgen.

Das wichtigste Kernwerkzeug zur Umsetzung der Ziele ist der Rahmenplan. Mit dem neuen Rahmenplan 2024 bis 2029 werden jährlich rd. 3,5 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investiert. Eine Vielzahl an Projekten wird bereits bis Anfang der 2030er-Jahre fertiggestellt. Zu den Erfolgsgeschichten zählen unter anderem auch der Ausbau der Weststrecke sowie die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal. Ein Erfolg, der mit dem Bau des Brenner-Basistunnels oder der im Ausbau befindlichen Südstrecke mit Semmering-Basistunnel und Koralmbahn fortgeführt werden soll. Somit werden signifikante Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen ermöglicht. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen in die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften werden im Kapitel C.4. detaillierter aufgeschlüsselt. GRI 201-4

ÖBB sichern Standorte und Regionen

Mit dem Rahmenplan wird aber nicht nur die Bahn von morgen gestaltet, denn die heimische Wirtschaft profitiert schon heute von den Investitionen. Die ÖBB bringen dem Land jährlich mehrere Milliarden Euro an Wertschöpfung. Denn rd. 1,0 Mrd. EUR an Bahninvestitionen schaffen und sichern etwa 15.000 bis 17.000 Arbeitsplätze in Österreich. Außerdem bewirken und sichern zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB einen weiteren Job außerhalb der Bahn. Die Investitionen bedeuten eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes. Sie erschließen die Regionen und ermöglichen für diese mehr Wachstum und Wohlstand. Dass Investitionen in die ÖBB Bahninfrastruktur eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung sind, wurde auch 2023 von der unabhängigen Ratingagentur ISS ESG bestätigt. Die ÖBB-Infrastruktur AG erreichte erneut Primestatus.

Österreich hat eine innovative Bahnindustrie, die international zur absoluten Spitze zählt und große Erfolge im Export hat. Auch das ist ein Ergebnis des Bekenntnisses zur Bahn in Österreich und den damit verbundenen finanziellen Aufwendungen. Auf diese Weise sind die Steuermittel, die den ÖBB für den Ausbau der Bahn in Österreich zur Verfügung gestellt werden, bestens angelegt. Investitionen in die Bahn sind wertvolle, langfristige Investitionen, die durch eine verbesserte Infrastruktur sowie Mobilitätswege ein Turbo für die Wirtschaft sind. Zusätzlich dazu bedeutet der Bahnausbau sichere Aufträge für die Wirtschaft und somit sichere Arbeitsplätze. Damit einher geht eine enorme Entlastung für die Umwelt. GRI 2-23, 201-1, 203-1

Österreichische Postbus Aktiengesellschaft

Als zuverlässiger Arbeitgeber und mit 200 Standorten trägt der Postbus maßgeblich zur Wertschöpfung in den Regionen bei. Dabei werden rd. 77% der österreichischen Gemeinden mit öffentlicher Mobilität durch die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft versorgt.

Ausblick 2024

Auch im nächsten Jahr widmen sich die ÖBB unter anderem dem Ausbau und der Modernisierung der Regionalbahnen als wertvolle Zubringer für eine bessere Infrastruktur im ländlichen Raum. Zudem werden auch 2024 weiterhin die Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr ausgebaut und auf diese Weise die Voraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaft geschaffen. Diese Investitionen gelten gleichermaßen als Klimaretter und als Konjunkturmotor für die heimische bzw. regionale Wirtschaft. Im gerade in Ausarbeitung befindlichen Zielnetz 2040 (BMK gemeinsam mit ÖBB und SCHIG mbH) sollen die strategischen Weichen für ein zukunftssicheres Bahnnetz bis zum Jahr 2040 gestellt werden. Die geplanten Ausbauschritte und Leistungssteigerungen sind ein wesentlicher Baustein und eine wichtige Grundlage für die Erfüllung der Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030. Sowohl im Bereich des Personen- als auch im Güterverkehr haben die Prognosen der ÖBB Eingang in die Kalkulationen des Mobilitätsmasterplans 2030 gefunden.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung (Auszug)

Eine Zug/kunftspartnerschaft im deutschen Nahverkehr | Mit dem Kauf der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH soll das internationale Potenzial des Personenverkehrs noch stärker wachsen.

Exportpreis 2023 Bronze für Rail Cargo Group | In der Kategorie Verkehr und Transport wurde die Rail Cargo Group 2023 für den Transport von über 2 Millionen Tonnen Getreide per Bahn aus der Ukraine (Ukraine-Russland-Krieg) im Jahr 2022 mit dem Exportpreis – Bronze ausgezeichnet.

Rail4Regions | Regionale Schienennetze besser an internationale Güterverkehrskorridore anzuschließen und Lösungen für Güter zu finden, die eine Affinität für den Transport auf der Schiene haben, jedoch auf der Straße transportiert werden, ist das Ziel von Rail4Regions.

Serbien in Eigentraction | Mit der Erweiterung der Eigentraction 2023 nach Serbien kann die Rail Cargo Group Transportdienstleistungen in nunmehr 13 Ländern und erstmals auch außerhalb der Europäischen Union in Eigenregie abwickeln. Eine Optimierung von Verkehren sowie Netzwerken und damit eine echte Alternative zum Transport auf der Straße sind die Folge.

EU-Förderung auf Schiene | Beim EU-Förderaufruf im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ (CEF) im Juli 2023 konnten österreichische Schienenprojekte Fördermittel in Höhe von rd. 400,0 Mio. EUR lukrieren.



G.17. Aus- und Weiterbildung

Managementansatz

Die Menschen in Österreich sind die fleißigsten Bahnfahrer:innen in der Europäischen Union. Die ÖBB zählen damit international zu den erfolgreichsten Bahnunternehmen. Aber gleichzeitig sind dynamische, technische und gesellschaftliche Veränderungen im Gang, die besondere Herausforderungen mit sich bringen. Damit die ÖBB weiter erfolgreich sein können, ist die bestmögliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen der entscheidende Schlüssel. Denn nur ein topgeschultes und topmotiviertes Team kann den Kund:innen ein optimales Mobilitätsangebot bereitstellen. Deshalb legen die ÖBB größten Wert auf eine fundierte Lehrlingsausbildung ebenso wie auf zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Zielsetzungen

- Eine umfassende und präzise Personalentwicklung hat eine zentrale Bedeutung für den ÖBB-Konzern.
- Sie verfolgt das Ziel, allen Mitarbeiter:innen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten – orientiert an den Bedürfnissen der ÖBB Kund:innen – zu bieten.
- Ein Schwerpunkt liegt auf der kontinuierlichen Digitalisierung im Bildungsbereich.
- Weibliche Arbeitskräfte sollen verstärkt gefördert werden.

| Wichtige Kennzahlen auf einen Blick | 2023 | 2022 |
|--|------------------|------------------|
| ÖBB Mitarbeiter:innen bei Weiterbildungen der ÖBB akademie in Köpfen GRI 404-2 | 1.425 | 765 |
| <i>Frauen / Männer GRI 404-2</i> | <i>598 / 827</i> | <i>295 / 490</i> |
| ÖBB Mitarbeiter:innen bei Weiterbildungen der ÖBB bildung in Köpfen (Bildungskatalog) GRI 404-2 | 10.356 | 6.915 |
| Kurstitel, die im ÖBB Bildungskatalog angeboten wurden in Stück | 269 | 115 |
| <i>davon digitales Angebot¹⁾</i> | <i>138</i> | <i>-</i> |
| Teilnehmer:innenstunden bei Aus- und Weiterbildung (gesamt exkl. eisenbahnspezifische Ausbildung) in Stunden GRI 404-1 | 781.107 | 918.772 |
| <i>davon Frauen GRI 404-1</i> | <i>108.562</i> | <i>107.282</i> |
| Teilnehmer:innentage bei den eisenbahnspezifischen Ausbildungen in Tagen ²⁾ | 126.631 | 115.606 |
| Unterschiedlichen Lehrberufe im ÖBB-Konzern in Stück | 27 | 27 |

¹⁾ Zahl wird erst seit 2023 separat ausgewiesen.

²⁾ Exkl. Prüfungsstunden und geänderter Datenbasis gegenüber Vorjahresbericht.

Personalentwicklung

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

Virtuelle Welt

Das Metaversum, auch Metaverse genannt, ist eine Verknüpfung aus realen und virtuellen Welten. Es handelt sich dabei um einen relativ neuen Begriff, den vornehmlich Onlinespiele geprägt haben. Es ist also ein virtueller Ort, an dem sich reale Menschen begegnen, um dort miteinander zu interagieren. Diese Erweiterung der realen Welt ist darauf ausgelegt, dass die Teilnehmer:innen physisch in die virtuelle Welt eintauchen können.

Die ÖBB sehen das Potenzial hier in drei Einsatzgebieten, die derzeit in Form eines Proofs of Concept evaluiert werden. Das Zurverfügungstellen von virtuellen Schulungsräumen für die interaktive, jedoch ortsunabhängige Aus- und Weiterbildung, ist hier von zentraler Bedeutung. Weitere Einsatzgebiete sind die Bereitstellung von 3D-Modellen in diesem virtuellen Umfeld in Form von VR-gestützten E-Learnings, sowie die Möglichkeit des Abhaltens von Live-Online Schulungsmaßnahmen.

Aus- und Weiterbildungsangebot im ÖBB-Business Competence Center

Der Teil des Aus- und Weiterbildungsangebots wird in der ÖBB-Business Competence Center GmbH koordiniert. Die dort angesiedelte ÖBB akademie bietet umfassende strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für alle Bereiche der Personalentwicklung. Die Palette erstreckt sich von Angeboten für Newcomer:innen bis hin zur Managementebene – egal, ob es darum geht, Fachwissen zu vertiefen oder Führungsqualitäten zu erlernen. 1.425 (Vj: 765) Teilnehmer:innen nutzten 2023 das umfangreiche Angebot, davon 827 (Vj: 470) Teilnehmer und 598 (Vj: 295) Teilnehmer:innen. 2023 wurden insgesamt 36 (Vj: 31) Lehrgänge sowie 46 (Vj: 15) Trainings und Workshops durchgeführt – für Führungskräfte, Teamkoordinator:innen, Arbeitsgruppenleiter:innen, Expert:innen, Spezialist:innen und weiteren Mitarbeiter:innen. Das entspricht einem Angebot von rd. 35.331 (Vj: 28.870) Teilnehmer:innenstunden im Zuge der ÖBB akademie.

Zielgerichtete Sicherung von Nachwuchs-Spezialist:innen

Im September 2023 starteten 18 Hochschulabsolvent:innen in den neuen Durchgang des Traineeprogramms „TRAINeeds4mobility“. Im Zuge dieses Programms werden sie zielgerichtet auf ihre künftigen Spezialist:innen- und Expert:innen-Funktionen vorbereitet – nicht zuletzt als Beitrag zum Generationenwechsel. Fast zeitgleich – also im Oktober 2023 – haben 13 Trainees den einjährigen Programmdurchgang erfolgreich abgeschlossen und ihre neue Stelle in ihrer Zielposition angetreten.

ÖBB bildung

Die ÖBB bildung (Bildungskatalog) bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus rd. 269 (Vj: 115) Kursen (davon 138 Kurstitel im digitalen Angebot). Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Berufsbilder zugeschnitten und mit haben einen starken Praxisbezug. Das Team ÖBB bildung (Bildungskatalog) konnte 2023 insgesamt 10.356 (Vj: 6.915) Teilnehmer:innen unterstützen.

Digitalisierung für die Topausbildung der Zukunft

Technologischer Fortschritt verändert die eisenbahnspezifischen Berufe und damit auch die Aus- und Weiterbildungsangebote der ÖBB. Immer mehr Teile der Aus- und Weiterbildung erfolgen mittlerweile über digitale Lernangebote, wodurch notwendige Reisetätigkeiten stark reduziert werden können.

135 neue E-Learnings, E-Trainings und Lern-Apps standen 2023 zur Verfügung. Technische Schulungen werden dort, wo es sinnvoll ist, weiterhin in elektronischen Formaten umgesetzt. Das trägt nicht nur zu einem nachhaltigen Umgang mit Ressourcen bei, sondern es fördert auch die Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten im Umgang mit digitalen Medien sowie des selbstgesteuerten Lernens.

Darüber hinaus wurde der Einsatz einer mobilen App zur Förderung der Sprachkompetenz konzernweit ausgerollt. Der Fokus dabei liegt auf der Sprachpraxis in sechs Sprachen. Auch die Learning-Management-Systeme des Konzerns werden ständig evaluiert und weiterentwickelt. Dabei wird der Schwerpunkt auf die Learning Experience der Mitarbeiter:innen gelegt. Dazu wurde 2023 eine Ausschreibung zur Anschaffung eines Learning-Experience-Systems erfolgreich durchgeführt. Dieses wird 2024 ausgerollt. Des Weiteren wird das digitale Angebot künftig um eine digitale Coaching Plattform erweitert. Eine Ausschreibung hierzu hat 2023 stattgefunden. Der Roll-out ist für Anfang 2024 geplant. Die Extended-Reality (XR)-Technologie als Kombination von realen und virtuellen Umgebungen und Mensch-Maschine-Interaktion spielt in der künftigen Aus- und Weiterbildung eine bedeutende Rolle, vor allem im eisenbahnspezifischen Bereich. Die Personalentwicklung beschäftigte sich 2023 mit den Themen „Virtuelle Klassenzimmer“, „3D-Modelle“ sowie dem Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Content Erstellung.

Frauen im Fokus

Weibliche Arbeitskräfte spielen in der Zukunftsstrategie des Unternehmens eine besonders wichtige Rolle. Ihr Anteil an der Belegschaft soll weiter steigen – von derzeit 16,1% auf 17,0% Prozent bis 2026. Deshalb liegt ein Schwerpunkt der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen weiterhin auf der Frauenförderung. Auch 2023 konnte der Anteil an Frauen in Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie nochmals gesteigert werden. So erhöhte sich der Anteil um drei Prozent und lag bei 42,0% (Vj: 38,6%). Allerdings verringerte sich die Frauenquote bei den Lehrgängen neuerlich. Diese betrug 2023 29,5% (Vj: 33,6%). Trotzdem zeigen Evaluierungen und Umfragen, dass Frauen bei den ÖBB von spezifischen Weiterbildungs- und Coachingangeboten profitieren. Bei Einzeltrainings ist der Frauenanteil mit 48,5% deutlich höher.

Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung

Die eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung organisiert die Abteilung Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG als konzernweites Kompetenzzentrum. 126.631 Teilnehmer:innentage wurden 2023 von den ÖBB Mitarbeiter:innen in Anspruch genommen. Mit mehr als 100 Lehrkräften werden betriebliche Aus- und Weiterbildungen in Bezug auf Eisenbahnberufe organisiert und durchgeführt. Dabei werden in den Ausbildungsschienen Betriebsführung und Verschub, traktionstechnische Ausbildungen oder Sicherheit im Gleisbereich rd. 257 verschiedene Aus- und Weiterbildungen bereitgestellt. Dazu zählen seit 2023 auch die eisenbahntechnische Ausbildung. GRI 403-5, 403-7

Auch weitere Konzerngesellschaften, Tochtergesellschaften und Geschäftsbereiche bieten zusätzliche spezifische Schulungen und Trainings an. Zur Abrundung des berufsbegleitenden Weiterbildungsangebots pflegen die ÖBB zudem Kooperationen mit externen Bildungseinrichtungen. GRI 404-2

Nachwuchs-Techniker:innen (Berufseinsteiger:innen) können mit dem Programm „infra:techrotation“ direkt in die ÖBB-Infrastruktur AG einsteigen. Im Oktober 2023 haben sieben neue Techniker:innen in ihrer Funktion ihre Tätigkeit begonnen und werden dabei von einem für dieses Programm eigens konzipierten internen Ausbildungsprogramm begleitet. Ziel ist es mit diesem Programm den Personalbedarf im technischen Bereich zielgerichtet und bedarfsgerecht abzudecken und die neuen Techniker:innen im ersten Jahr für ihre zukünftigen Aufgaben fit zu machen.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich und bietet bundesweit 27 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB rd. 2.000 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG bieten vor allem Lehrstellen in kaufmännischen Lehrberufen an. Hingegen bilden die ÖBB-Infrastruktur AG und die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft vorrangig Lehrlinge in technischen Berufsfeldern aus. GRI 2-7, 401-1

Die Ausbildung ist international und staatlich ausgezeichnet. So hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum Beispiel 2022 den „VET Excellence Award“ von der Europäischen Kommission verliehen bekommen. Auch führt die ÖBB-Infrastruktur AG auf nationaler Ebene das Siegel „staatlich ausgezeichnete Lehrbetrieb“, seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“, sowie in Tirol und Vorarlberg die Bezeichnung „Ausgezeichneter Lehrbetrieb“. Die Lehrabsolvent:innen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. Beispielsweise belegten Lehrlinge der Lehrwerkstätte Wien bei SkillsAustria den ersten Platz in der Kategorie „Industrie 4.0“ und nahmen erfolgreich an den WorldSkills teil.

Aktuell werden die Lehrberufe im ÖBB Portfolio „grüner“ und digitaler. Im Zukunftslabor der Lehrlingsausbildung am Standort Wien wurde eine durch Lehrlinge und Ausbilder:innen gestaltete Virtual-Reality-Ausbildung umgesetzt. Sie bildet den Wiener Hauptbahnhof ab und ermöglicht dort virtuelle Schulungen zur Bahntechnik. Zusätzlich wird auch Augmented Reality in der Lehrlingsausbildung eingesetzt. Dies ermöglicht u. a. virtuelle Darstellungen von komplexen technischen Bauteilen, z. B. Elektromotoren. So haben Ausbilder:innen der Lehrwerkstätte Graz eine Applikation programmiert, in der Zugteile und Anlagen der ÖBB in realer Größe oder im Maßstab ortsunabhängig virtuell dargestellt werden können. Die jungen Fachkräfte der ÖBB werden derzeit auch vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt, etwa im Bereich der additiven Fertigung. Die ersten Lehrlingsgruppen produzieren aktuell einen eigenen 3D-Drucker. So machen sie sich zukunftsfit und können insbesondere in der Wartung und Instandhaltung künftig kostensparende und flexiblere Optionen nutzen.

Auch fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura“ und eröffnen ihren Lehrlingen damit eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten. Das zeigt Wirkung. Bei den Lehrlingen wurde 2022 bei der Neuaufnahme ein Frauenanteil von 24,2% erreicht. Mit der neuen Lehrlingskampagne „Next Level Lehre“ und der zugehörigen neu gestalteten Webseite www.nasicher.at werden junge Menschen für die ÖBB begeistert.

Ein neu strukturierter Bewerbungsprozess ermöglicht dabei eine online-basierte Bewerbung für die Lehrberufe der ÖBB. Aktuell wird auch in Neu- und Umbauten im Bereich der Lehrlingsausbildung investiert: 2020 konnten die Lehrwerkstätten Bludenz und Knittelfeld neu eröffnet werden. Die Lehrwerkstätte Innsbruck wurde saniert und um einen Zubau erweitert. In St. Pölten wurde darüber hinaus das örtliche Lehrlingswohnhaus neu errichtet und 2021 eröffnet. Derzeit wird noch die Lehrwerkstätte Attnang-Puchheim saniert und um einen Zubau erweitert. Dafür wurden insgesamt rd. 44,0 Mio. EUR bereitgestellt.

Resümee und Ausblick 2024

Nach dem Corona-bedingten Einbruch an Teilnahmen am Aus- und Weiterbildungsangebot im Jahr 2020 setzt sich nach 2022 auch 2023 der Zuwachs an Teilnehmer:innen in den Schulungen und Trainings weiter fort. Dieser Aufwärtstrend ist wohl auch auf die immer flexiblere Gestaltung des Bildungszuganges durch E-Learnings sowie hybride Lernangebote zurückzuführen.

Die ÖBB setzen auch 2024 weiterhin verstärkt auf digitale und hybride Lernformate, vor allem im virtuellen Umfeld und auf den Einsatz von künstlicher Intelligenz. Das entspricht dem Gedanken der fortlaufenden Digitalisierung des Bildungsbereichs sowie dem der Förderung des selbstgesteuerten Lernens. Dabei liegt der Fokus nach wie vor auf einer gezielten Kompetenzerweiterung und Erhaltung der Employability aller Mitarbeiter:innen. Die Etablierung von agilem Lernen im Entwicklungsökosystem der ÖBB in Verbindung mit Lernen 4.0 – der entsprechenden Technologie dahinter – soll zur Schaffung eines smarten Lernumfeldes beitragen. Mit der Weiterentwicklung der IT-Systemlandschaft wird verstärkt auf den Aspekt „Weg vom Learning-Management, hin zur Learning-Experience“ Wert gelegt.

Die Digitalisierung der konzernweiten ÖBB bildung (Bildungskatalogs) wird somit auch weiterhin voranschreiten. Dass mittlerweile bereits rd. 100.000 Schulungsstunden pro Jahr auch in der Fachausbildung virtuell über E-Learnings, absolviert werden, bestätigt die ÖBB in ihrem Vorhaben.

Führungskräfteentwicklung – ganzheitlich, zielgerichtet, flexibel und selbstbestimmt

Führungsarbeit ist ein wesentlicher Beitrag, der uns als ÖBB erfolgreich macht. Die im Jahr 2022 gestarteten Initiativen zur Stärkung der Führungs- und Management-Kompetenzen wurden 2023 fortgeführt und ergänzt. Im Rahmen eines konzernübergreifenden Projektes wurde die gesamte Führungskräfteentwicklung neu aufgestellt. Die Führungskräfteentwicklung hat nach wie vor das Ziel, Führungskräfte im ÖBB-Konzern zu befähigen, den Herausforderungen in ihrer Führungsarbeit und ihrem Verantwortungsbereich gezielt, flexibel und vor allem selbstbestimmt zu begegnen. Eine Umfrage zu den konkreten Challenges und Needs unter allen Führungskräften selbst trug dabei wesentlich dazu bei, die Angebote bedarfsgerecht zu entwickeln. Als Ergebnis ergänzen ab 2024 knapp 30 neue Angebote das konzernweite Führungskräfteentwicklungsangebot. Im Zuge des Projektes wurde auch der „ÖBB-Leadership Navigator“ entwickelt. Er soll Führungskräften einen gesamtheitlichen, strukturierten und schnellen Überblick über die spezifischen Bildungsinitiativen und -maßnahmen geben.

Einen wichtigen Beitrag zur Führungskräfteentwicklung haben die beiden Führungskräfte Events „Executive Update“ geleistet. Gemeinsam wurde unter dem Motto BEWERBEN – BEKOMMEN – BEHALTEN die besondere Rolle der Führungskräfte bei der Mitarbeiter:innensuche und -bindung thematisiert und bearbeitet.

Weitere wesentliche Maßnahmen

Aus- und Weiterbildung (Auszug)

Führungskräfteentwicklung NEU | Start der Konzeption eines konzernweiten Führungsentwicklungsprogramms mit einer flexibel gestaltbaren Leadership-Development-Journey. Es soll das Führungsverhalten weiterentwickeln und mehr Handlungssicherheit in der „neuen Arbeitswelt“ geben.

Metaversum (digitales Lernen) | „Proof of Concept“ -Evaluierung des Zurverfügungstellens von virtuellen Schulungsräumen, für interaktive, ortsunabhängige Aus- und Weiterbildungen – digitales Lernen im Metaversum. Dazu zählen beispielsweise: Bereitstellung von 3D-Modellen in einem virtuellen Umfeld in Form von VR-gestützten E-Learnings sowie die Möglichkeit des Abhaltens von Live-Online Schulungsmaßnahmen.

XR-Technologie | Extended-Reality (XR)-Technologie spielt vor allem in der Aus- und Weiterbildung im eisenbahnspezifischen Bereich eine bedeutende Rolle. 2023 wurden die Themen „Virtuelle Klassenzimmer“, „3D-Modelle“, sowie der Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Content Erstellung näher betrachtet.

Nachhaltigkeitsschulung | Mit Dezember 2023 stehen fünf der insgesamt sechs geplanten Nachhaltigkeitsschulungen für ÖBB Mitarbeiter:innen zu den Themen „Der Klimawandel – Ursachen und Folgen“, „Nachhaltigkeit – Eine Einführung“ oder „Nachhaltigkeit und Politik“, „Nachhaltigkeit und Unternehmen“ sowie „Nachhaltigkeit im Alltag“ zur Verfügung. GRI 2-17



Spielerisch Lernen – Serious Games | Das Serious Game „CoreCargo“ lässt einen interaktiv die wichtigsten Prozesse der Rail Cargo Group erleben. Für 2024 ist ein weiterer Roll-out international geplant sowie die Weiterentwicklung Richtung Nachhaltigkeit (Auswirkungen des Klimawandels auf das Geschäftsmodell der Rail Cargo Group).

Service Design Learning Nuggets | Im Rahmen von Onboardings neuer Mitarbeiter:innen der Rail Cargo Group stehen 17 Service Design Learning Nuggets samt unterschiedlicher Module wie Güterwagenabrechnung, Verkehrskonzeptdarstellung, Baustellenplanung, etc. zur Verfügung. Sie erklären auf verständliche Art und Weise die komplexen Zusammenhänge im Service Design.

H. Nichtfinanzielle Chancen und Risiken GRI 2-23, 3-3

Als wichtiges Instrument der Unternehmensführung begleitet das Chancen- und Risikomanagement alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Dafür ist es notwendig, Chancen und Risiken rechtzeitig zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um damit bestehende und künftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale abzusichern.

Alle identifizierten Chancen und Risiken werden dabei hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen. Dies bildet die Voraussetzung, um gezielt Maßnahmen zur Steuerung zu setzen, sei es, um Chancen abzusichern oder Risiken entgegenzuwirken.

Prozess Chancen- und Risikomanagement

Im ÖBB-Konzern sind Chancen und Risiken grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt daher synchron mit den Planungsprozessen. Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- / Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Chancen- und Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten.

Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet 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. Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Die Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken erfolgt in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform. Dabei wird ein Bericht für den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, welcher die wichtigsten Risiken sowie entsprechende Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Impact-Assessment der Geschäftstätigkeit

Die ÖBB sind Österreichs größter Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Sie bauen und betreiben Infrastruktur im Auftrag der Republik, gehören zu den größten Auftraggebern für die heimische Wirtschaft, sind bedeutender Arbeitgeber und einer der größten Lehrlingsausbilder des Landes. Daher hat ihre Geschäftstätigkeit Auswirkungen sowohl auf finanzielle als auch auf nicht-finanzielle Belange ihrer Umgebung. In der nachfolgenden Tabelle werden die wesentlichen Risiken der Auswirkung der Geschäftstätigkeit sowie die gesetzten Maßnahmen dargestellt. Ergänzt wird diese Sichtweise in den darauffolgenden Seiten mit jenen Risiken und Maßnahmen, die für den wirtschaftlichen Unternehmenserfolg relevant sind.

Darstellung der wesentlichen Risiken und Chancen der Geschäftstätigkeit (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte Maßnahmen, um Auswirkungen auf ökonomische, ökologisch und soziale Belange zu minimieren

| Auswirkung | Risiken | Maßnahmen (Auszug) | Chancen | Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie |
|----------------------------------|---|--|---|---|
| Ökonomie Ökologie Soziales | Nicht Erreichen der gesetzten Klimaschutzziele | <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks in den drei Bereichen Mobilität, Gebäude und Scope 3 – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie | Verringerung des Ausstoßes von CO ₂ | 1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie 8. Sustainable Finance |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Erhöhter Ausstoß von CO ₂ Emissionen durch vermehrte Kühlung bzw. Heizung von Gebäuden und Schienenfahrzeugen aufgrund von extremen Kälte- und Hitzeperioden | <ul style="list-style-type: none"> – Thermische Sanierung von Gebäuden: Gebäudesanierungsplan Konzern 2030 / 2040 – Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) | Verringerung des Ausstoßes von CO ₂ | 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 8. Sustainable Finance |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Kurz- und Langzeitverschmutzung der Umwelt durch Dieseltriebwagen | <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks im Bereich Mobilität – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie | <ul style="list-style-type: none"> – Umstieg auf alternative Antriebe – Verringerung des CO₂ Ausstoßes – Unabhängigkeit von Preiserhöhungen für Dieseltreibstoff | 1. Klimaschutz |
| Soziales | Belastung durch Schallemissionen | <ul style="list-style-type: none"> – Forcierung von ortsfesten Schallschutzwänden und -dämmen – Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen – Anreiz für den Umstieg der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf lärmarme Güterwagen im ÖBB Schienennetz durch Lärmbonus auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) – Kontinuierliche fahrzeugseitige Umrüstung aller im Betrieb befindlichen ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen – gezielte Schulung und Information von Mitarbeiter:innen zur Lärminderung im Bahnbetrieb sowie in der Instandhaltung (z. B. beim Schienenschleifen) | <ul style="list-style-type: none"> – Verringerung der negativen Beeinträchtigung für die Gesundheit von Anrainer:innen – Beeinträchtigung durch Schallemissionen werden nicht mehr als „Problem“ wahrgenommen | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) |

| Auswirkung | Risiken | Maßnahmen (Auszug) | Chancen | Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie |
|----------------------------------|--|---|---|--|
| Ökologie Soziales | Unfälle mit Personen- oder Umweltschäden | <ul style="list-style-type: none"> – Regelmäßige Sicherheitsunterweisungen und Schulungen für Triebfahrzeugführer:innen – Weiterentwicklung Warn App – Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen – Durchführung von Gefahrgutkontrollen nach RID – 24h Gefahrgutbereitschaft – Notfallmanagement und Notfallübungen – Beratung und Schulung von Mitarbeiter:innen zu Gefahrgutvorschriften | <ul style="list-style-type: none"> – Sicherheit für Kund:innen, Mitarbeiter:innen und Anrainer:innen – Erhalt von Biodiversität sowie „von sauberen“ Gewässern und Flächen / Böden / Luft | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) 4. Ressourcenmanagement 5. Artenvielfalt und Biodiversität 10. Gesundheit, Sicherheit und Security |
| Ökologie Soziales | Erhöhter Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen (NO ₂ , NO _x , ...) im Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> – Laufende Erneuerung der Busflotte und damit ein Umstieg auf emissionsärmere Busse – Alternative Antriebe bei Bussen, Test von Wasserstoffbussen – Schrittweise Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen auf der Schiene – Weitere Elektrifizierung von Strecken | Verringerung des Ausstoßes von NO ₂ , NO _x , ... | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) |
| Ökologie Soziales | Verstärkte Lichtverschmutzung und deren negative Auswirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen | <ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Beleuchtungsalternativen – Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung | Lichtemissionen stellen keine Beeinträchtigung dar | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) |
| Ökologie Soziales | Belastungen aus elektromagnetischen Feldern | <ul style="list-style-type: none"> – Auflegen von Rückleitern bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen – Einhaltung der notwendigen Abstände z. B. bei Bahnstromübertragungsleitungen | Elektrosmog stellt keine Beeinträchtigung dar | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Ineffizienter Umgang mit Ressourcen wie Rohstoffe, Wasser, Fläche / Boden | <p>Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung – Ressourcenschonender Ansatz – Mehrfachverwendung von Waschwasser – Forcierung von Kreislaufwirtschaft | Ressourcen sparen | 4. Ressourcenmanagement |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Verringerung der Biodiversität und Artenvielfalt durch Bautätigkeiten und Betrieb von Bahnanlagen | <ul style="list-style-type: none"> – Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen – Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekten, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleisten – Biologisches Monitoring von interessanten Flächen – Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator | Erhalt und Förderung der Biodiversität und Artenvielfalt | 4. Ressourcenmanagement |

| Auswirkung | Risiken | Maßnahmen (Auszug) | Chancen | Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie |
|----------------------------------|--|---|--|--|
| Ökonomie Ökologie Soziales | Verringerung der Artenvielfalt und Biodiversität durch Pflanzenschutzmittel | <ul style="list-style-type: none"> – Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung – Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat bzw. andere Pflanzenschutzmittel durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen | Reduktion von Chemikalien (weniger Umwelteinflüsse) | 5. Biodiversität und Artenvielfalt |
| Ökonomie Ökologie | Ineffizienter Umgang mit Energie und speziell erneuerbarer Energie | <ul style="list-style-type: none"> – Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) sowie der Dekarbonisierungspfad im Bereich Gebäude | Effiziente Nutzung von bereits limitierten Energieressourcen | 1. Klimaschutz 3. Emissionen (exkl. CO ₂) |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette) | <ul style="list-style-type: none"> – Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten – Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen – Lieferantenbeurteilung durch Lieferant:innen-Management-System – Engagement an den internationalen Nachhaltigkeitsinitiativen Railsponsible und jenen der ERPC – Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) | Ressourcenschonen (Rohstoffe, Energie, ...) | 1. Klimaschutz 6. Nachhaltige Beschaffung |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Veraltete Technologien verursachen Ressourcenineffizienz und Umweltschäden | <ul style="list-style-type: none"> – Europe's Rail Joint Undertaking – Digitale Automatische Kupplung – Projekt Rail4Future – MIKE – Alternative Antriebe – Innovationsprogramm Regionalbahntechnik | Effizienter Einsatz von Ressourcen und Vermeidung / Reduzierung von Umweltschäden | 1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie |
| Ökonomie Soziales | Verletzung der Menschenrechte | Schutz und Forderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partner:innen und Lieferanten | Fairer Umgang mit Mitarbeiter:innen, Partner:innen und Lieferanten | 6. Nachhaltige Beschaffung 11. Vielfalt und Chancengleichheit |
| Ökonomie Soziales | Erhöhte Behinderung von Innovation und Fortschritt | <ul style="list-style-type: none"> – Einführen geeigneter Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials zum Beispiel durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Community creates Mobility, Open Innovation-Plattform, Drei Länder Camp – 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"> – Ressourcenschonen – Ideenreichtum fördern | 7. Innovation und Technologie 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber |

| Auswirkung | Risiken | Maßnahmen (Auszug) | Chancen | Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie |
|----------------------------------|---|---|--|---|
| Ökonomie Ökologie Soziales | Ineffiziente Nutzung öffentlicher Mittel | Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen; Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren | Transparenter Einsatz von öffentlichen Mitteln | 6. Nachhaltige Beschaffung 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Fehlendes leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot | <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof, bei Zügen und Bussen – Stakeholder:innendialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts (Usability) – Ermäßigungen und Angebote bei Bahn und Bus – Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten | Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot, und im Zuge dessen daraus resultierende Umweltaspekte (weniger Ressourcen , ...) | 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 11. Vielfalt und Chancengleichheit |
| Ökonomie Ökologie Soziales | Qualitätseinbußen durch Kapazitätsengpässe | <ul style="list-style-type: none"> – Qualitätsoffensive mit Schwerpunktaktionen – Beschaffung von Wagenmaterial – Gezielte Kund:innenkommunikation und -information | <ul style="list-style-type: none"> – Kund:innen-zufriedenheit, Leistungsversprechen einhalten – Reputation – Wettbewerbsfähigkeit | 1. Klimaschutz 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 16. Wirtschaftsmotor |
| Ökonomie Soziales | <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhtes Unfallrisiko (Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) – Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen | <ul style="list-style-type: none"> – Fortführung der Umsetzung des Programms Sicherheit auf Schiene – Weiterentwicklung Warn App – Masterplan zur Reduktion von Signalüberfahrungen – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben | Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen | 7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber |
| Soziales | Erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bereich der öffentlichen Sicherheit | <ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Bodycams – Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen – Schulungen zur „Selbst- und Fremdwahrnehmung“ | Sicherheit für Kund:innen und Mitarbeiter:innen | 10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung |
| Ökonomie Soziales | <ul style="list-style-type: none"> – Negative Auswirkung auf Gesundheit und Mitarbeiter:innen-zufriedenheit – Erhöhte Anzahl an Frühpensionierungen aufgrund physischer / psychischer Überlastung | <ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen – COVID-19-Präventionskonzept inkl. Test und Impfkation – Schaffen von Rahmenbedingungen zur Förderung der Arbeitsfähigkeit beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit – Betriebliche Wiedereingliederung – Entsprechende Beratung | Gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter:innen | 7. Innovation und Technologie 10. Gesundheit, Sicherheit und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel |

| Auswirkung | Risiken | Maßnahmen (Auszug) | Chancen | Baustein der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie |
|----------------------|--|--|--|--|
| Ökonomie Soziales | Interkulturelle Herausforderungen in der Geschäftstätigkeit | <ul style="list-style-type: none"> – Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion – Sicherstellung der Gleichbehandlung – Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents , ... – Disability-Management – Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote | Förderung von Diversität und Gleichbehandlung | 11. Vielfalt und Chancengleichheit 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber |
| Ökonomie Soziales | Unfairer Wettbewerb und Korruption in Geschäftstätigkeit und Lieferkette | <ul style="list-style-type: none"> – Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet – Compliance-Officer zur Prävention und Früherkennung – Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien | Faire Geschäftsgebahrungen und Partnerschaften | 12. Datenschutz Compliance Transparenz Menschenrechte |
| Ökonomie Soziales | Strafen im Zuge von Nichteinhaltung der DSGVO | <ul style="list-style-type: none"> – Konzernweite Datenschutzregelungen – Datenschutzverantwortliche zur Prävention und Früherkennung – Hinweisgebersystem – Datenschulungen für Mitarbeiter:innen | <ul style="list-style-type: none"> – Kein Reputationschaden und finanzieller Schaden – Vermeidung finanzieller Schaden | 12. Datenschutz Compliance Transparenz Menschenrechte 16. Wirtschaftsmotor |
| Soziales | Stark belastendes Arbeitsumfeld | <ul style="list-style-type: none"> – Kulturentwicklung und Unternehmenswerte der ÖBB – Führungskräfteentwicklung; Inhouse-Beratung für Führungskräfte zu den Themen Arbeitsfähigkeit und Gesundheit | Fairer und verlässlicher Arbeitgeber | 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber |
| Ökologie Soziales | Erhöhte Gefährdung des Wirtschaftsstandortes | Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) | Absicherung des Wirtschaftsstandortes | 7. Innovation und Technologie 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel 16. Wirtschaftsmotor |

Darstellung der wesentlichen Risiken für den wirtschaftlichen Unternehmenserfolg (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte / geplante Maßnahmen zur Risikoabwehr

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzern-gesellschaft |
|--|--|--|---|----------------------|
| Verringerung des CO ₂ -Vorteils des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern | <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der ÖBB CO₂-Bilanz durch die ÖBB Klimaschutzstrategie in den drei Bereichen der Mobilität, Gebäude und Scope 3 – Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie | <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung des CO₂-Vorteils von Bahn und Bus und damit die Attraktivierung des Systems Bahn – Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) | 1. Klimaschutz | ÖBB-Konzern |
| Wachstumschance durch Klimaschutz wird nicht genutzt | Weitere Verkehrsverlagerungen vom Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene sind der größte Hebel, um CO ₂ -Emissionen im österreichischen Verkehrssektor einzusparen. Dazu nötig sind: Attraktivierung des Systems Bahn und Ausbau der Kapazität, sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien | <ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung des Systems Bahn – Steigerung der Fahrgastzahlen (Bahn und Bus) – Steigerung der beförderten Güter auf der Schiene – Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) | 1. Klimaschutz 7. Innovation und Technologie 8. Leisbare und zugängliche Mobilität | ÖBB-Konzern |
| Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen-, Straßen- und Flugverkehr nicht erzielt (insbesondere in Zusammenhang mit höheren Kosten für klimaneutrale Mobilitätslösungen) | Gezielte Bewusstseinsbildung und Interessensvertretung (national / international) | <ul style="list-style-type: none"> – Level-Playing-Field mit anderen Sektoren – Steigerung der Attraktivität des Systems Bahn | 1. Klimaschutz 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Konzern |
| Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen (Umweltaspekte) | <ul style="list-style-type: none"> – Weitere Minimierung der Lichtverschmutzung – Forcierung des ortsfesten Schallschutzes – Umrüsten von Rollmaterial – Staub- und Feinstaubbelastung weiter reduzieren – Einsatz von chemischen Herbiziden weiter reduzieren | Langfristige Positionierung als nachhaltiges Unternehmen | 1. Klimaschutz 3. Emissionen (exkl. CO ₂) 5. Biodiversität & Artenvielfalt 4. Ressourcenmanagement | ÖBB-Konzern |
| Preissteigerungen bei erneuerbaren Energien (verstärkte Nachfrage) | Ein Drittel des ÖBB Bahnstroms stammt jetzt schon aus Eigenproduktion (ÖBB Wasser-, Wind- und Solarkraftwerke). Ziel ist ein Ausbau des Eigenversorgungsgrades auf 80 Prozent, um unabhängiger vom Markt agieren zu können | Steigerung des Eigenversorgungsgrades mit Bahnstrom (Wettbewerbsvorteil) | 1. Klimaschutz | ÖBB-Infrastruktur AG |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzern-gesellschaft |
|--|--|--|---|----------------------|
| Steigende Energiepreise aufgrund von Ukraine Konflikt | ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) – z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme | Steigerung des Eigenversorgungsgrades (Wettbewerbsvorteil) | 1. Klimaschutz 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Konzern |
| Kostentreiber infolge mangelnder Steigerung der Energieeffizienz | ÖBB-eigene Produktivität steigern (Qualität, Attraktivität) – z. B. durch Effizienzsteigerungsprogramme | <ul style="list-style-type: none"> – Kostenersparnis durch effiziente Nutzung – Sicherstellung der Verfügbarkeit von Energie: Effiziente Nutzung bereits limitierter Energieressourcen (erneuerbare Energie) | 1. Klimaschutz | ÖBB-Konzern |
| Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs durch überregionalen, länger andauernden Stromausfall (Blackout) | <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung eines Notfallplans Blackout – Erarbeitung gesellschaftsspezifischer Verfahrensanweisungen für den Blackout – Erarbeitung von Maßnahmenblättern für das Verhalten im Blackout | <ul style="list-style-type: none"> – Aufrechterhaltung des innerbetrieblichen Mobilitätsbedürfnisses (Notdienst) – Handlungssicherheit in den Phasen „Herunterfahren – Blackout – Hochfahren“ gewährleisten – Sicherstellung von klaren und effizienten Kommunikationsstrukturen – Klare Regelungen für Kundensicherheit und Kundeninformation | 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 10. Gesundheit / Safety / Security | ÖBB-Konzern |
| Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs durch terroristische Attacken bzw. Gefährdungen (z. B. Bombendrohungen) und damit verbundener Mehraufwand bzw. Umsatzeinbußen | <ul style="list-style-type: none"> – Laufender Kontakt und enge Abstimmung mit zuständigen Behörden – Maßnahmen gemäß Szenarien zum Handbuch Krisenmanagement; erforderlichenfalls Einberufung Krisenstab gemäß Handbuch Krisenmanagement der ÖBB-Infrastruktur AG | <ul style="list-style-type: none"> – Aufrechterhaltung des innerbetrieblichen Mobilitätsbedürfnisses (Notdienst) – (Folge-)Schäden möglichst gering zu halten – Klare Regelungen für Sicherheit der Anlagen und Güter – Klare Regelungen für Sicherheit von Mitarbeiter:innen und Reisenden – Abgestimmte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit | 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 10. Gesundheit / Safety / Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | ÖBB-Konzern |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzerngesellschaft |
|---|--|--|---|---|
| Schäden und Ausfälle durch Naturgewalten und Extremwetterereignisse | <ul style="list-style-type: none"> – Forschungsprojekt INGEMAR (intelligentes Naturgefahrenmanagement- und Risikobeurteilung) um bei Naturereignissen effizienter und proaktiver reagieren zu können – infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc., in verschiedenen Intensitätsstufen per Mail oder SMS, die auf Basis von User:inneneinstellungen eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien ermöglichen – Durch die Konzeption von wasserdurchlässigen Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und P & R-Anlagen soll erreicht werden, dass sich diese weniger aufheizen. Somit wird weniger Hitze an die Umwelt abgeben und bei den sich häufenden Starkregenereignissen kann das Regenwasser schneller aufgenommen bzw. abgegeben werden | <ul style="list-style-type: none"> – Hohe Streckenverfügbarkeit und Erhalt der Pünktlichkeit – Kostenersparnis | <ul style="list-style-type: none"> 2. Anpassung an den Klimawandel 4. Ressourcenmanagement 7. Innovation und Technologie | <ul style="list-style-type: none"> – ÖBB-Infrastruktur AG – ÖBB-Immobilien GmbH |
| Abhängigkeit von intakter Infrastruktur (Systemresilienz) | Durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, um potenzielle Gefahren und die zu erwartenden Schäden besser zu monitoren und zu managen. | Hohe Streckenverfügbarkeit und Erhalt der Pünktlichkeit | 2. Anpassung an den Klimawandel | ÖBB-Konzern |
| Kostentreiber aufgrund der höheren Standards für Klimatisierung von Gebäuden und Fahrzeugen | Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) | <ul style="list-style-type: none"> – Weitere Positionierung der ÖBB als Klimaschutzunternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) – Kostenersparnis – Steigerung des Wohlbefindens und der Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter:innen | <ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel | <ul style="list-style-type: none"> – ÖBB-Personenverkehr AG – ÖBB-Immobilien GmbH |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzern-gesellschaft |
|---|--|---|--|----------------------|
| Einschränkung des Bahnbetriebs (Kapazität und Geschwindigkeit) infolge von Lärmbelastung | Weitere Lärmschutzmaßnahmen setzen bzw. Lärmschutzprogramme weiterführen. Der Fokus liegt klar auf infrastruktur- und fahrzeugseitigen Maßnahmen (z. B. leise Bremssohlen bei Güterwägen). Gezielte Forschung und Entwicklung betreiben, um auch neue technologische Ansätze zu prüfen. Zusätzlich Forcierung des Stakeholder:innenmanagements | Voraussetzung für weiteres Wachstum | 3. Emissionen (exkl. CO ₂) | ÖBB-Konzern |
| Lieferengpässe, Nichtverfügbarkeit oder Verbot von Instandhaltungsmaterialien / Ersatzteilen / chemischen Stoffen | <ul style="list-style-type: none"> – Abfrage nach betroffenen Produkten – Frühzeitige Beschaffung – Evaluierung möglicher Alternativen – Laufendes Monitoring über gesetzliche Bestimmungen / Entwicklungen | <ul style="list-style-type: none"> – Aufrechterhalten des bestehenden Angebots und Fahrgastbetriebs – Vorreiterrolle, Beeinflussung von Lieferanten / Herstellern (Wertschöpfungskette) – Weitere Positionierung der ÖBB als nachhaltiges Unternehmen (Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen) | <ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutz 4. Ressourcenmanagement 6. Nachhaltige Beschaffung 7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot | ÖBB-Konzern |
| Hohe Rohstoffpreise und Materialmangel sowie damit verbundene steigende Kosten (z. B. durch Ukraine Konflikt) | <p>Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung – Ressourcenschonender Ansatz – Mehrfachverwendung von Waschwasser – Forcierung von Kreislaufwirtschaft mit dem Ziel einer höheren Unabhängigkeit von Lieferanten | Kostensparnis durch Kreislaufwirtschaft | <ul style="list-style-type: none"> 4. Ressourcenmanagement 6. Nachhaltige Beschaffung | ÖBB-Konzern |
| Beeinträchtigung der Umwelt durch Ausbringen oder Austritt schädlicher Substanzen | <ul style="list-style-type: none"> – Spezielle Güterwägen für Gefahrguttransport sowie Verfahrensanweisungen – Erarbeitung eines Notfallplans – Erarbeitung von Verfahrensanweisungen mit klaren Vorgehensweisen im Gefahrfall – Wo möglich Ersatz von schädlichen Substanzen im Betrieb (z. B. Ersatz von Glyphosat) | <ul style="list-style-type: none"> – Imagegewinn / Reputation – Glaubwürdigkeit steigern – Vorbildwirkung | <ul style="list-style-type: none"> 4. Ressourcenmanagement 5. Artenvielfalt und Biodiversität | ÖBB-Konzern |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzern-gesellschaft |
|--|---|---|--|----------------------|
| Lange dauernde Genehmigungsverfahren durch Behörden | <ul style="list-style-type: none"> – Sinnvolle Planung von gezielten Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen – Berücksichtigung spezifischer umwelt- und naturschutzbezogener Regelwerke bei Neu- und Ausbauprojekten, um neben Genehmigungsverfahren zusätzlichen Schutz gefährdeter Arten zu gewährleisten – Biologisches Monitoring von interessanten Flächen – Anbringen von Vogelschutzkappen und Schutzvorrichtungen vor dem Isolator | <ul style="list-style-type: none"> – Imagegewinn / Reputation – Schnellere Behördenverfahren | 5. Artenvielfalt und Biodiversität | ÖBB-Infrastruktur AG |
| Planabweichende Kosten durch den Einsatz von Pflanzenschutzmittel | <ul style="list-style-type: none"> – Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung – Forschungsprojekte für den Ersatz von Glyphosat bzw. andere Pflanzenschutzmittel durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen – Finanzielle Reserven vorbehalten | Reduktion von Chemikalien (weniger Umwelteinflüsse) | 5. Biodiversität und Artenvielfalt 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Infrastruktur AG |
| Keine oder zu geringe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung der ÖBB (Gefährdung der ÖBB Nachhaltigkeitsziele aus der Lieferkette) | <ul style="list-style-type: none"> – Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten. – Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen. – Überdies sind die ÖBB Mitglied in der branchenspezifischen Beschaffungsplattform. | <ul style="list-style-type: none"> – Alleinstellungsmerkmal (Glaubwürdigkeit) – Vorreiterrolle – Transparenz bei Investitionen – effiziente Kreislaufwirtschaft – Scope-3-Bilanz | 6. Nachhaltige Beschaffung | ÖBB-Konzern |
| Glaubwürdigkeit der Nachhaltigkeitsleistung von Auftragnehmer:innen | <ul style="list-style-type: none"> – Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen von Auftragnehmer:innen durch Inanspruchnahme von externen Ratingagenturen. – Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren. | <ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Vorreiterrolle – Voraussetzung für Finanzierungen / Subventionierungen | 6. Nachhaltige Beschaffung | ÖBB-Konzern |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzerngesellschaft |
|--|---|---|---|---------------------|
| Preissteigerungen durch Beschaffung nachhaltig produzierter Waren und Produkte | Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) | <ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Vorreiterrolle – Effiziente Nutzung von Ressourcen – Kostenersparnis | 6. Nachhaltige Beschaffung | ÖBB-Konzern |
| Kapazitätsengpässe | <ul style="list-style-type: none"> – Automatisierung Schienenverkehr (Projekt TARO) – Digitale Automatische Kupplung – Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur – Modernisierung der Flotte | <ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit | 7. Innovation und Technologie | ÖBB-Konzern |
| Nichtnutzung vorhandener technologischer Möglichkeiten (Effekte auf Produktivität, Sicherheit und Qualität) | <ul style="list-style-type: none"> – Projekt „Greenlight“ – Projekt „Railey 3D“ – Alternative Antriebe – Regionalbahn neu – Zugvorbereitung und Vershub der Zukunft | <ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit | 7. Innovation und Technologie | ÖBB-Konzern |
| Verlust der Technologieführerschaft im Bereich Bahn | <ul style="list-style-type: none"> – Beteiligung an nationalen sowie internationalen Forschungsprojekten – Europe's Rail Joint Undertaking | <ul style="list-style-type: none"> – Vorreiterrolle – Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Sicherheit | 7. Innovation und Technologie | ÖBB-Konzern |
| <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhtes Unfallrisiko (Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) – Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen | <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der Maßnahmen aus dem Programm „Sicherheit auf Schiene“ – Masterplan Reduktion Signalüberfahrungen – Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen beim Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal durch eine Warn-App – Umsetzung technischer Verbesserungen z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten – Weiterentwicklung der Sicherheitskultur (konzernweite Sicherheitskampagne) und Einführung eines neuen Unternehmenswertes Sicherheit leben | Absicherung des ÖBB-Konzerns als sicherer, verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | 10. Gesundheit, Safety und Security 7. Innovation und Technologie 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | ÖBB-Konzern |
| Erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bereich der öffentlichen Sicherheit | <ul style="list-style-type: none"> – Einsatz von Bodycams – Gezielter Einsatz von Securitypersonal und Doppelbesetzungen bei Zugbegleiter:innen – Schulungen zur „Selbst- und Fremdwahrnehmung“ | <ul style="list-style-type: none"> – Sicherer (Mobilitäts)dienstleister für die Kund:innen – Sicherer und attraktiver Arbeitgeber | 10. Gesundheit, Safety und Security 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung | ÖBB-Konzern |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzerngesellschaft |
|---|--|--|---|---------------------|
| ÖBB finden zu wenig ausreichend qualifizierte Mitarbeiter:innen | <ul style="list-style-type: none"> – Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen – Employer-Branding | <ul style="list-style-type: none"> – Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen | 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung | ÖBB-Konzern |
| Mitarbeiter:innen fluktuation | <ul style="list-style-type: none"> – Umfangreiches internes und externes 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 – Frauenförderungsprogramme | <ul style="list-style-type: none"> – Know-how-Erhalt im Konzern – Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen | 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17. Aus- und Weiterbildung | ÖBB-Konzern |
| Know-how-Verlust bzw. spezifisches Expert:innenwissen wird nicht optimal genutzt oder geht verloren | <ul style="list-style-type: none"> – Zusammenspiel von Alt und Jung effektiver nutzen, um im Sinne des Unternehmenserfolgs langjähriges Wissen mit neuen Ideen zu verknüpfen und den Konzern weiterzuentwickeln – Wissenstransfer-Tandems: ausscheidende:r Mitarbeiter:in mit Spezialwissen und Nachfolger:in arbeiten drei bis zwölf Monate parallel – Wissenstransfer-Coaches: internes Ausbildungsprogramm von Wissenstransfer-Coaches – Altersgerechte Teilzeitarbeit: übergangsweise Bindung von Expert:innenwissen durch Ausgleiten aus dem Erwerbsleben | <ul style="list-style-type: none"> – Neue Werte – Neue Arbeitsweisen – Ausgewählte Prozesse und Strukturen neu aufstellen – Förderung der Innovationskraft durch die unterschiedlichen Generationen – Wissenstransfer | 14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 15. Generationenwandel 17. Aus- und Weiterbildung | ÖBB-Konzern |
| Nicht gut ausgebildete Mitarbeiter:innen | Geeignete und gezielte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Qualifizierung von Mitarbeiter:innen – Steigerung der Einsetzbarkeit von Mitarbeiter:innen – Steigerung von Produktivität/ Förderung der Innovationskraft | 17. Aus- und Weiterbildung | ÖBB-Konzern |

| Art des Risikos | Gesetzte Maßnahme | Chance | Querverweis auf Themen der Wesentlichkeitsmatrix | Konzerngesellschaft |
|---|--|---|--|---------------------|
| Weniger zur Verfügung stehendes Investitionsvolumen | <ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Bewusstseinsbildung bzgl. Wirkung auf Kapazität des Bahnsystems und Verkehrsverlagerungspotenziale – Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) | <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität – Glaubwürdigkeit und vorhandene Finanzierung | 1. Klimaschutz 8. Sustainable Finance 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Konzern |
| Schlechtere Konditionen für ÖBB bei künftigen Finanzierungen durch suboptimale Nachhaltigkeitsbewertungen | Finanzmarkt richtet Finanzierungen auf Nachhaltigkeitskriterien aus. ÖBB forcieren ihre Nachhaltigkeitsperformance gezielt und planen proaktive ESG-Ratings. Siehe auch Baustein Sustainable Finance | <ul style="list-style-type: none"> – Glaubwürdigkeit – Wachstumschance, Voraussetzungen für künftige Finanzierungen und Investitionen | 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Konzern |
| Investitionen bringen nicht den erwarteten Nutzen | CAPEX, Handbuch Wirtschaftlichkeitsberechnungen | Glaubwürdigkeit und Umgang mit Finanzierung | 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor | ÖBB-Konzern |

I. Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die ÖBB berichten in diesem Bericht das zweite Mal auf Basis der 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 G.2.
- Klimaresilienz und Klimaszenarien – siehe Kapitel G.2., G.8.
- Wesentliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im ÖBB-Konzern:
 - Strategische Maßnahmen: Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel sind Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (mit Zielen, Stoßrichtungen, Kennzahlen und Maßnahmenportfolio) – siehe Kapitel G.1., G.2., H.
 - Die vom Klimawandel betroffenen ÖBB Teilkonzerne (allen voran die ÖBB-Infrastruktur AG) setzen verschiedene auch operative Maßnahmen – siehe Kapitel G.1, G.2., H.

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 |
|--|--|---------|
| Zuständigkeiten und Verankerung im Unternehmen | Aufsicht / Steuerung | |
| | Aufsichtsrat ÖBB-Holding AG und Steuerung ÖBB Topmanagement | G. |
| | Prozess / Werkzeuge | |
| | Chancen- und Risikomanagement | H. |
| | Nachhaltigkeitsmanagement | G. |
| Strategie | Nachhaltigkeitsstrategie | G. |
| | Konzernstrategie (Umfeldanalysen) | C.5. |
| | Nachhaltigkeitsstrategie | G. |
| | Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade | G.1. |
| Klimarelevantes Risikomanagement | Chancen- und Risikomanagement | H. |
| | Klimaschutzstrategie / Dekarbonisierungspfade (jährlicher Zielabgleich, Monitoring, Anpassung Maßnahmen) | G.1. |
| Indikatoren und Zielsetzungen | Ziele Nachhaltigkeitsstrategie Baustein 1 – Klimaschutz | G.1. |
| | Ziele Nachhaltigkeitsstrategie Baustein 2 – Anpassung an den Klimawandel | G.2. |
| | CO ₂ -Fußabdruck (Treibhausgasbilanz der ÖBB) | G.1. |
| | Kennzahlen zu Baustein 1 – Klimaschutz | G.1. |
| | Kennzahlen zu Baustein 2 – Anpassung an den Klimawandel | G.2. |

J. GRI-Inhalts-Index

Im folgenden GRI-Inhalt-Index sind die vom ÖBB-Konzern berichteten Standardangaben, Anmerkungen, Nachhaltigkeitsbausteine, Themen der Wesentlichkeitsmatrix sowie die damit verbundenen Sustainable Development Goals (SDG) für das Berichtsjahr 2023 (01.01. bis 31.12.2023) aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den Leser:innen das Auffinden der Information.

| | |
|--|---|
| Anwendungserklärung | Die ÖBB-Holding AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2023 berichtet. |
| Verwendeter GRI 1 | GRI 1: Grundlagen 2021 |
| Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s) | Derzeit nicht anwendbar. |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|---|-------------|-----|---|---|
| ALLGEMEINE STANDARDS | | | | | |
| GRI 1: Grundlagen 2021 | | | | | |
| GRI 2: Allgemeine Angaben | | | | | |
| Organisation und Berichtspraktiken | | | | | |
| 2-1 | Organisationsprofil | | | | LB A. (S.1 - 3) |
| 2-2 | Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden | | | Der Konsolidierungskreis des Nachhaltigkeitsberichts 2023 des ÖBB-Konzerns als Teil des Lageberichts der ÖBB-Holding AG entspricht dem Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG. | LB A. (S.1 - 3), G. |
| 2-3 | Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle | | | Berichtsjahr 2023 (01.01.2023 bis 31.12.2023), jährlich, nachhaltigkeits@oebb.at | LB A. (S. 1), G. (S. 59) |
| 2-4 | Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen | | | Kennzahlen zu Sustainable Finance Framework für ausgewählte Gesellschaften | G.1. (S. 73, S. 75), G.10. (S. 115), G.11. (S. 124) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|--|---|----------|---|--|
| GRI 2: Allgemeine Angaben | | | | | |
| Organisation und Berichtspraktiken | | | | | |
| 2-5 | Externe Prüfung | | | Der Nachhaltigkeitsbericht 2023 im Lagebericht des Geschäftsberichtes 2023 wurde einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen. | Anhang |
| Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen | | | | | |
| 2-6 | Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen | 6 – Nachhaltige Beschaffung | 12 | | LB: A. (S. 1- 3), B.3. (S. 12 f), G.6. (S. 91 f) |
| 2-7 | Angestellte | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber 17 – Aus- und Weiterbildung | 5, 8, 10 | | LB: E. (S. 46 f), G.14. (S. 134 f), G.17. (S. 147) |
| 2-8 | Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | 5, 8, 10 | | LB: E. (S. 46), G.14. (S. 134) |
| Unternehmensführung (Governance) | | | | | |
| 2-9 | Führungsstruktur und Zusammensetzung | | | | Corporate Governance Bericht, LB G. (S. 60 f) |
| 2-10 | Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans | | | | LB G. (S. 60 f) |
| 2-11 | Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans | | | In Österreich ist es gesetzlich geregelt, dass der:die Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans keine Führungskraft im selbigen Unternehmen sein kann. | Corporate Governance Bericht, LB G. (S. 60 f) |
| 2-12 | Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen | | | | LB G. (S. 60 f) |
| 2-13 | Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen | | | | LB G. (S. 60 f) |
| 2-14 | Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung | | | | LB G. (S. 59) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|---|--|-----|--|---|
| GRI 2: Allgemeine Angaben | | | | | |
| Unternehmensführung (Governance) | | | | | |
| 2-15 | Interessenkonflikte | 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | LB G.12. (S. 128) |
| 2-16 | Übermittlung kritischer Anliegen | 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | Eine genaue Anzahl an kritischen Anliegen wird konzernweit nicht berichtet. | LB G.12. (S. 128) |
| 2-17 | Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans | | | | LB G. (S. 60), G.17. (S. 148) |
| 2-18 | Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans | | | | LB Erläuterung 32 |
| 2-19 | Vergütungspolitik | | | | Corporate Governance Bericht, LB Erläuterung 32 |
| 2-20 | Verfahren zur Festlegung der Vergütung | | | | Corporate Governance Bericht, LB Erläuterung 32 |
| 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 2023 mit Berichtschluss Mitte März 2024 nicht ausgewiesen werden. Für 2024 erfolgt die Programmierung eines Berichtes, welcher die Auswertung des mittleren Niveaus (Median) ermöglicht, um somit die Verhältnisse im Bericht 2025 (für 2024) ausweisen zu können. | |
| Strategie, Richtlinien und Praktiken | | | | | |
| 2-22 | Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung | | 8 | | LB C.5. (S. 38 ff), G. (S. 63 f), G.6. (S. 91) |
| 2-23 | Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen | 10 – Gesundheit, Safety und Security 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | LB G. (S. 59 f), G.10. (S. 120), G.12. (S. 129 f), G.16. (S. 143 f), H. (S. 149 ff) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|--|---|-----|---|---|
| GRI 2: Allgemeine Angaben | | | | | |
| Strategie, Richtlinien und Praktiken | | | | | |
| 2-24 | Einbeziehung politischer Verpflichtungen | 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | Corporate Governance Bericht, LB G.6. (S. 91), G.12. (S. 128) |
| 2-25 | Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen | 10 – Gesundheit, Safety, Security 11 – Vielfalt und Chancengleichheit 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | LB G.10. (S. 113), G.12. (S. 128 f) |
| 2-26 | Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen | 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | LB E. (S. 48), F. (S. 58), G.12. (S. 127 ff) |
| Unternehmensführung (Governance) | | | | | |
| 2-27 | Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen | | | Im Jahr 2023 wurden keine Geldbußen und keine nicht-monetären Sanktionen wegen erheblichen Verstößen gegen Gesetze und Vorschriften verhängt. | |
| 2-28 | Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen | 13 – Soziale Verantwortung | 17 | | LB G.13. (S. 133) |
| Einbindung von Stakeholdern | | | | | |
| 2-29 | Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern | | 17 | | LB: B.2. (S. 9), G. (S. 63) |
| 2-30 | Tarifverträge | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | 8 | | LB G.14. (S. 138) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|--|--|---------------|--|--|
| GRI 3: Wesentliche Themen | | | | | |
| Angaben zu wesentlichen Themen | | | | | |
| 3-1 | Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen | | | | LB G. (S.62 ff) |
| 3-2 | Liste der wesentlichen Themen | | | | LB G. (S.62 ff) |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | | | „Team Ziel Dialog“ zur Festlegung konzernweiter Ziele und Schwerpunkte für das jeweilige Jahr (Ersttermin Anfang des Jahres + Reviewtermin Mitte des Jahres) | LB G. (gesamt) am Beginn jedes Kapitels; H. (S. 149 ff) |
| WESENTLICHE THEMEN | | | | | |
| GRI 200: Ökonomische Themen | | | | | |
| GRI 300: Ökologische Themen | | | | | |
| GRI 400: Soziale Themen | | | | | |
| Baustein 1: Klimaschutz | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 1 – Klimaschutz | | | LB G. (S. 59 ff), G.1. (S. 66 ff), H. (S. 149 ff) |
| 302 Energie | | | | | |
| 302-1 | Energieverbrauch innerhalb der Organisation | 1 – Klimaschutz | 7, 11, 12, 13 | | LB G.1. (S. 66, S. 73) |
| 302-4 | Verringerung des Energieverbrauchs | 1 – Klimaschutz | 7, 12 | | LB G.1. (S. 66) |
| 305 Emissionen | | | | | |
| 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | 1 – Klimaschutz | 7, 11, 12, 13 | | LB G.1. (S. 73 f) |
| 305-2 | Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) | 1 – Klimaschutz | 7, 11, 12, 13 | | LB G.1. (S. 73 f) |
| 305-3 | Sonstige indirekte THG--Emissionen (Scope 3) | 1 – Klimaschutz | 7, 11, 12, 13 | | LB G.1. (S. 73 f) |
| 305-5 | Senkung der THG-Emissionen | 1 – Klimaschutz | 7, 11, 12, 13 | | LB G.1. (S. 73 f) |
| 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen | | | | | |
| 203-1 | Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen | 1 – Klimaschutz 16 – Wirtschaftsmotor | 5, 9, 11 | | LB C.1. (S. 18 f), C.4. (S.30 f), G.1. (S. 71 f), G.16. (S. 143 f) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|--|---|-------|--|---|
| Baustein 2: Anpassung an den Klimawandel | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 2 – Anpassung an den Klimawandel | | | LB G. (S. 59 ff), G.2. (S. 76 ff), H. (S. 149 ff) |
| 201 Wirtschaftliche Leistung | | | | | |
| 201-2 | Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen | 2 – Anpassung an den Klimawandel | | Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht berichtet. | Kapitel G.2 (S. 76 ff) |
| Baustein 3: Emissionen (exkl. CO₂) | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 3 – Emissionen (exkl. CO ₂) | | | LB G. (S. 59 ff), G.3. (S. 79 ff), H. (S. 149 ff) |
| Baustein 4: Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 4 – Ressourcenmanagement | | | LB G. (S. 59 ff), G.4. (S. 83 ff), H. (S. 149 ff) |
| 303 Wasser | | | | | |
| 303-1 | Wasser als gemeinsam genutzte Ressource | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S. 86) |
| 303-5 | Wasserverbrauch | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S. 86) |
| 306 Abwasser und Abfall | | | | | |
| 306-1 | Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S.84 f) |
| 306-2 | Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S.84 f) |
| 306-3 | Angefallener Abfall | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S.85) |
| 306-4 | Von Entsorgung umgeleiteter Abfall | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S.85) |
| 306-5 | Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall | 4 – Ressourcenmanagement | 6, 12 | | LB G.4. (S.85) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|--|--|---|---------------|--|--|
| 413 | Lokale Gemeinschaften | | | | |
| 413-1 | Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen | 4 – Ressourcenmanagement 5 – Biodiversität und Artenvielfalt | 6, 12, 14, 15 | Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet. | LB G.4. (S. 83 ff), G.5. (S. 88 ff) |
| Baustein 5: Biodiversität und Artenvielfalt | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 5 – Biodiversität und Artenvielfalt | | | LB: G. (S. 59 ff), G.5. (S. 88 ff), H. (S. 149 ff) |
| 304 | Biodiversität | | | | |
| 304-2 | Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf Biodiversität | 5 – Biodiversität und Artenvielfalt | 14, 15 | | LB G.5. (S. 89) |
| 413 | Lokale Gemeinschaften | | | | |
| 413-1 | Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen | 4 – Ressourcenmanagement 5 – Biodiversität und Artenvielfalt | 6, 12, 14, 15 | Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet. | LB G.4. (S. 83 ff), G.5. (S. 88 ff) |
| Baustein 6: Nachhaltige Beschaffung | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 6 – Nachhaltige Beschaffung | | | LB: G. (S. 59 ff), G.6. (S. 91 ff), H. (S. 149 ff) |
| 203 | Beschaffungspraktiken | | | | |
| 204-1 | Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten | 6 – Nachhaltige Beschaffung | 12 | | LB G.6. (S. 91) |
| 308 | Umweltbewertung der Lieferanten | | | | |
| 308-1 | Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden | 6 – Nachhaltige Beschaffung 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | 12 | | LB G.6. (S. 92), G.12. (S. 130) |
| 414 | Soziale Bewertung der Lieferant:innen | | | | |
| 414-1 | Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden | 6 – Nachhaltige Beschaffung | 12 | | LB G.6. (S. 91) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|--|---|--|-----|-------------|--|
| Baustein 7: Innovation & Technologie | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 7 – Innovation & Technologie | | | LB: G. (S. 59 ff), G.7. (S. 93 ff), H. (S. 149 ff) |
| Baustein 8: Sustainable Finance | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 8 – Sustainable Finance | | | LB: G. (S. 59 ff), G.8. (S. 96 ff), H. (S. 149 ff) |
| Baustein 9: Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 9 – Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot | | | LB: G. (S. 59 ff), G.9. (S. 108 ff), H. (S. 149 ff) |
| Baustein 10: Gesundheit, Safety, Security | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 10 - Gesundheit, Safety, Security | | | LB: G. (S. 59 ff), G.10. (S. 113 ff), H. (S. 149 ff) |
| 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (2018) | | | | | |
| 403-1 | Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 1143 f, 119) |
| 403-2 | Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 115, S. 118, S. 120) |
| 403-3 | Arbeitsmedizinische Dienste | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 115, S. 119, S. 121) |
| 403-4 | Mitarbeiter:innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 118, S. 120) |
| 403-5 | Mitarbeiter:inenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 10 – Gesundheit, Safety, Security 17 – Aus- und Weiterbildung | | | LB G.10. (S. 121) G.17. (S. 147) |
| 403-6 | Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter:innen | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 115, S. 119, S. 120) |
| 403-7 | Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz | 10 – Gesundheit, Safety, Security 17 – Aus- und Weiterbildung | | | LB G.10. (S. 114 ff) G.17. (S. 147) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|---|---|-----|---|---|
| 403-9 | Arbeitsbedingte Verletzungen | 10 – Gesundheit, Safety, Security | | | LB G.10. (S. 115 f) |
| 404 | Aus- und Weiterbildung | | | | |
| 404-2 | Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe | 10 – Gesundheit, Safety, Security 15 – Generationen-wandel 17 – Aus- und Weiterbildung | 4 | | LB G.10. (S. 121), G.15. (S. 141), G.17. (S. 145, S. 147) |
| 418 | Schutz der Kund:innendaten | | | | |
| 418-1 | Begründete Beschwerden in Bezug auf Verletzungen des Schutzes und den Verlust von Kund:innendaten | 10 – Gesundheit, Safety, Security 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | Im Jahr 2023 gab es drei Fälle der Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten, die bei der österreichischen Datenschutzbehörde gemeldet werden mussten. Die Vorfälle wurden von der ÖBB Informationssicherheit bearbeitet und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Fachabteilungen zahlreiche weiterführende Schritte zur langfristigen Verhinderung vergleichbarer Vorfälle ergriffen. | LB G.10. (S. 113 ff), G.12. (S. 127) |
| Baustein 11: Vielfalt und Chancengleichheit | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 11 – Vielfalt und Chancengleichheit | | | LB G. (S. 59 ff), G.11. (S. 122 ff), H. (S. 149 ff) |
| 405 | Vielfalt und Chancengleichheit | | | | |
| 405-1 | Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten | 11 – Vielfalt und Chancengleichheit | 5 | | LB G.11. (S. 123 f), G.14. (S. 134) |
| Baustein 12: Compliance, transparente Berichte, Datenschutz und Menschenrechte | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 12 – Compliance Transparenz Datenschutz Menschenrechte | | | LB G. (S. 59 ff), G.12. (S. 127 ff), H. (S. 149 ff) |
| 205 | Korruptionsbekämpfung | | | | |
| 205-1 | Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden | | 8 | Die konzernweit durchgeführten Compliance Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten. | LB G.12. |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|---|--|--|-----|--|---|
| 206 | Wettbewerbswidriges Verhalten | | | | |
| 206-1 | Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung | | 8 | Der ÖBB-Konzern berichtet nicht zu Rechtsverfahren, aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell-Monopolbildung, da diese Angaben speziellen Vertraulichkeitsauflagen unterliegen (siehe Ausnahme: „Confidentiality Constraints“) | LB G.12. |
| 417 | Marketing und Kennzeichnung | | | | |
| 417-3 | Verstöße in Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation | | 8 | Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts 2023 des ÖBB-Konzerns als Teil des Lageberichts der ÖBB-Holding AG sind im ÖBB-Konzern keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt. | |
| Baustein 13: Soziale Verantwortung und Kooperation | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 13 – Soziale Verantwortung | | | LB G. (S. 59 ff), G.13. (S. 131 ff), H. (S. 149 ff) |
| Baustein 14: Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | | | LB G. (S. 59 ff), G.14. (S. 134 ff), H. (S. 149 ff) |
| 401 | Beschäftigung | | | | |
| 401-1 | Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | 8 | | LB G.14. (S. 137 f), G.17. (S. 147) |
| 404 | Aus- und Weiterbildung | | | | |
| 404-3 | Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten | 14 – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber | 4 | An einer detaillierten Aufschlüsselung nach Geschlecht und Mitarbeiter:innenkategorie für die nächsten Jahre wird gearbeitet. | LB G.14. (S. 138) |
| Baustein 15: Generationenwandel | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 15 – Generationenwandel | | | LB G. (S. 59 ff), G.15. (S. 141 ff), H. (S. 149 ff) |

| GRI | Titel der Offenlegung | NH-Baustein | SDG | Anmerkungen | Referenz / Seite |
|--|--|--|----------|-------------|--|
| 404 Aus- und Weiterbildung | | | | | |
| 404-2 | Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe | 10 – Gesundheit 15 – Generationenwandel 17 – Aus- und Weiterbildung | 4 | | LB G.10. (S. 121), G.15. (S. 141), G.17. (S. 145, S. 147) |
| Baustein 16: Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung | | | LB: G. (S. 59 ff), G.16. (S. 143 ff), H. (S. 149 ff) |
| 201 Wirtschaftliche Leistung | | | | | |
| 201-1 | Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert | 16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung | 8 | | LB G.16. (S. 143 f) |
| 201-4 | Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand | 16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung | 8 | | LB B.2. (S. 9 ff), C.1. (S. 18 ff), G.16. (S. 143) |
| 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen | | | | | |
| 203-1 | Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen | 1 – Klimaschutz 16 – Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung | 5, 9, 11 | | LB C.1. (S. 18 ff), C.4. (S.30 ff), G.1. (S. 71 ff), G.16. (S. 143 ff) |
| Baustein 17: Aus- und Weiterbildung | | | | | |
| Wesentliches Thema | | | | | |
| 3-3 | Management von wesentlichen Themen | 17 – Aus- und Weiterbildung | | | LB G. (S. 59 ff), G.17. (S. 145 ff), H. (S. 149 ff) |
| 404 Aus- und Weiterbildung | | | | | |
| 404-2 | Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe | 10 – Gesundheit 15 – Generationenwandel 17 – Aus- und Weiterbildung | 4 | | LB G.10. (S. 121), G.15. (S. 141), G.17. (S. 145, S. 147) |

K. Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 21.03.2024

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.^a Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf



Die Verkehrsleitzentrale ist der „Tower“ des Bahnbetriebs. Laura Haller und CEO Andreas Matthä verfolgen den Verkehr des Vormittags und prüfen Details dazu.



Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2023

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2023

| | Erläuterung | 2023 in TEUR | 2022 in TEUR |
|---|-------------|--------------------|--------------------|
| Umsatzerlöse | 4 | 5.022.269,0 | 4.671.220,7 |
| Bestandsveränderungen | | 10.417,0 | 10.225,0 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 5 | 560.579,9 | 497.653,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6 | 2.213.036,9 | 2.218.588,2 |
| Gesamterträge | | 7.806.302,8 | 7.397.687,7 |
| Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen | 7 | -2.108.376,0 | -2.038.422,2 |
| Personalaufwand | 8 | -3.213.690,2 | -2.946.644,1 |
| Abschreibungen | 9 | -1.382.369,9 | -1.333.408,8 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 10 | -520.184,3 | -415.782,2 |
| Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) | | 581.682,5 | 663.430,5 |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen | 17 | 1.947,8 | 2.421,8 |
| Zinserträge | 11 | 49.080,7 | 42.672,0 |
| Zinsaufwendungen | 11 | -527.946,5 | -457.037,4 |
| Sonstiger Finanzertrag | 12 | 12.886,4 | 17.233,6 |
| Sonstiger Finanzaufwand | 12 | -6.019,5 | -75.474,5 |
| Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen | | -470.051,1 | -470.184,4 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) | | 111.631,4 | 193.246,0 |
| Ertragsteuern | 13 | -87.111,5 | 1.620,1 |
| Konzernjahresergebnis | | 24.519,9 | 194.866,2 |
| Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet: | | | |
| dem Aktionär des Mutterunternehmens | | 20.012,2 | 189.902,4 |
| den nicht beherrschenden Gesellschaftern | | 4.507,7 | 4.963,7 |

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2023

Sonstiges Ergebnis 2023

| | Erläuterung | 2023 in TEUR | 2022 in TEUR |
|---|-------------|-------------------|------------------|
| Konzernjahresergebnis | | 24.519,9 | 194.866,2 |
| Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste | | -10.976,6 | 14.993,3 |
| Steuereffekte | | 361,4 | -271,4 |
| Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden | | -10.615,2 | 14.721,9 |
| Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate) | 24 | -174.275,8 | 261.936,5 |
| Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate) | 24 | -238.445,5 | -200.586,0 |
| Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige) | 24 | -11.265,1 | 24.325,8 |
| Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige) | 24 | -691,2 | 14.866,0 |
| Steuereffekte aus Cashflow Hedges | 24 | 99.662,0 | -20.218,8 |
| Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung | 24 | 2.314,6 | -7.465,0 |
| Posten, die in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können | | -322.700,9 | 72.858,5 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | | -333.316,1 | 87.580,4 |
| Konzerngesamtergebnis | | -308.796,2 | 282.446,6 |
| Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet: | | | |
| dem Aktionär des Mutterunternehmens | | -313.367,5 | 277.482,9 |
| den nicht beherrschenden Gesellschaftern | | 4.571,3 | 4.963,7 |

Konzern-Bilanz per 31.12.2023

| Vermögen | Erläuterung | 31.12.2023 in TEUR | 31.12.2022 in TEUR |
|--|-------------|-----------------------|-----------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | | | |
| Sachanlagen | 14 | 36.443.726,2 | 33.959.296,6 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 15 | 1.212.609,0 | 1.078.467,8 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 16 | 292.489,9 | 234.839,2 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen | 17 | 73.208,7 | 72.795,2 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 187.775,5 | 314.304,3 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 20 | 78.722,2 | 85.719,3 |
| Latente Steueransprüche | 13 | 226.183,0 | 202.259,3 |
| | | 38.514.714,6 | 35.947.681,7 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | |
| Vorräte | 21 | 409.011,9 | 353.251,1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 20 | 735.117,2 | 591.992,5 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 20 | 438.076,1 | 452.875,1 |
| Forderungen aus Ertragsteuern | 20 | 2.939,0 | 1.979,1 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 160.325,0 | 421.748,6 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 19 | 11.418,0 | 95,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 22 | 593.165,5 | 198.372,1 |
| | | 2.350.052,8 | 2.020.314,4 |
| | | 40.864.767,3 | 37.967.996,1 |
| Eigenkapital und Schulden | | | |
| Eigenkapital | | | |
| Grundkapital | 23 | 1.900.000,0 | 1.900.000,0 |
| Kapitalrücklagen | 24 | 141.812,2 | 141.812,2 |
| Andere Rücklagen | 24 | -132.558,2 | 190.208,5 |
| Erwirtschaftetes Ergebnis | 24 | 1.283.509,1 | 1.274.109,9 |
| dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital | | 3.192.763,1 | 3.506.130,6 |
| Anteile nicht beherrschender Gesellschafter | 23 | 19.838,5 | 18.071,6 |
| | | 3.212.601,7 | 3.524.202,2 |
| Langfristige Schulden | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 25 | 31.202.525,1 | 27.916.861,0 |
| Rückstellungen | 26 | 693.214,3 | 536.316,7 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 25.443,9 | 26.493,3 |
| Latente Steuerschulden | 13 | 4.373,3 | 5.022,8 |
| | | 31.925.556,6 | 28.484.693,7 |
| Kurzfristige Schulden | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 25 | 2.331.700,1 | 2.409.660,3 |
| Rückstellungen | 26 | 541.727,7 | 603.685,4 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 27 | 1.614.385,2 | 1.373.866,1 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 1.232.396,1 | 1.565.488,2 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden | 19 | 6.400,0 | 6.400,0 |
| | | 5.726.609,0 | 5.959.100,1 |
| | | 40.864.767,3 | 37.967.996,1 |

Konzern-Geldflussrechnung 2023

| Erläuterung | | 2023 in TEUR | 2022 in TEUR |
|---|--------|-------------------|-------------------|
| Konzernjahresergebnis | | 24.520 | 194.866 |
| Unbare Aufwendungen und Erträge | | | |
| + Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 9 | 1.529.325 | 1.488.909 |
| + Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte | | 1.313 | -113 |
| - Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten | 9 | -149.379 | -155.732 |
| + Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | | -367 | -20.411 |
| + Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen | | 77 | -2.459 |
| - Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste | | -5.894 | 3.134 |
| - Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen | | -981 | 388 |
| + Zinsaufwand | 11 | 527.947 | 457.038 |
| - Zinsertrag | 11 | -49.081 | -42.672 |
| + Steuerertrag | | 87.112 | -1.620 |
| Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden | | | |
| - Zunahme / + Abnahme von Vorräten | 21 | -53.751 | -38.365 |
| - Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte | | 329.723 | -209.521 |
| + Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen *) | | -614.944 | 78.842 |
| + Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen | 26 | 90.636 | 145.563 |
| - Gezahlte Zinsen | | -589.524 | -582.813 |
| + Erhaltene Zinsen | | 50.324 | 16.065 |
| - Gezahlte Ertragsteuern | 13 | -11.337 | -8.227 |
| Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a) | | 1.165.718 | 1.322.872 |
| + Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten | | 46.503 | 38.757 |
| - Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | 14, 15 | -4.217.242 | -3.385.722 |
| + Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten | | 500 | 0 |
| - Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte | | -1.202 | -764 |
| + Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten | 14, 15 | 366.605 | 238.779 |
| + Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen | | 0 | 32.380 |
| - Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten | | -191 | -9.220 |
| + Erhaltene Dividenden | | 2.426 | 2.513 |
| + Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit) | | 42 | 5.333 |
| Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b) | | -3.802.559 | -3.077.944 |
| - Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter | | -2.324 | -1.392 |
| + Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten | 25,33 | 440.912 | 1.036.213 |
| - Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten | 33 | -1.636.893 | -1.948.435 |
| - Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten | 33 | -137.682 | -126.137 |
| + Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit) | 33 | 4.581.241 | 2.878.533 |
| - Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen | 33 | -207.102 | -5.562 |
| + Einzahlung aus der Tilgung / - Auszahlung für die Gewährung von sonstigen Darlehen | | -5.221 | 0 |
| Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c) | | 3.032.931 | 1.833.220 |
| Liquide Mittel zum Periodenbeginn | | 188.632 | 110.998 |
| Währungsdifferenzen | | -1.039 | -514 |
| Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c) | | 396.090 | 78.148 |
| Liquide Mittel zum Periodenende | | 583.683 | 188.632 |

*) siehe Erläuterung 33.

Angaben zur Zusammensetzung des Finanzmittelfonds werden unter den Erläuterungen 22 und 33 gemacht.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2023

| dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital | | | | | | | | |
|--|--------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|-------------------------------|
| Andere Rücklagen | | | | | | | | |
| in TEUR | Grundkapital | Kapital- rücklagen | Cashflow- Hedge- Rücklage | Währungs- differenzen | Erwirt- schaftetes Ergebnis | Summe Eigenkapital | Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter | Gesamtes Eigen- kapital |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | 1.900.000,0 | 141.812,2 | 191.933,0 | -74.582,9 | 1.069.485,6 | 3.228.647,8 | 14.918,2 | 3.243.566,1 |
| Konzernjahresergebnis | | | | | 189.902,5 | 189.902,5 | 4.963,7 | 194.866,2 |
| Sonstiges Ergebnis | | | 80.323,5 | -7.465,0 | 14.721,9 | 87.580,4 | | 87.580,4 |
| Konzerngesamtergebnis | | | 80.323,5 | -7.465,0 | 204.624,4 | 277.482,9 | 4.963,7 | 282.446,6 |
| Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter | | | | | | | -1.810,4 | -1.810,4 |
| Stand 31.12.2022 | 1.900.000,0 | 141.812,2 | 272.256,5 | -82.048,0 | 1.274.109,9 | 3.506.130,7 | 18.071,6 | 3.524.202,2 |

| dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital | | | | | | | | |
|--|--------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|-------------------------------|
| Andere Rücklagen | | | | | | | | |
| in TEUR | Grundkapital | Kapital- rücklagen | Cashflow- Hedge- Rücklage | Währungs- differenzen | Erwirt- schaftetes Ergebnis | Summe Eigenkapital | Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter | Gesamtes Eigen- kapital |
| <i>Stand 01.01.2023</i> | 1.900.000,0 | 141.812,2 | 272.256,5 | -82.048,0 | 1.274.109,9 | 3.506.130,7 | 18.071,6 | 3.524.202,2 |
| Konzernjahresergebnis | | | | | 20.012,2 | 20.012,2 | 4.507,7 | 24.519,9 |
| Sonstiges Ergebnis | | | -325.015,5 | 2.248,8 | -10.612,9 | -333.379,7 | 63,6 | -333.316,1 |
| Konzerngesamtergebnis | | | -325.015,5 | 2.248,8 | 9.399,3 | -313.367,5 | 4.571,3 | -308.796,2 |
| Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter | | | | | | | -2.804,3 | -2.804,3 |
| Stand 31.12.2023 | 1.900.000,0 | 141.812,2 | -52.759,0 | -79.799,2 | 1.283.509,1 | 3.192.763,1 | 19.838,5 | 3.212.601,7 |

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

Weitere Angaben zur Darstellung der Veränderung des Eigenkapitals sind in den Erläuterungen 23 und 24 enthalten.

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2023

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan kurz ÖBB-Holding AG) und ihre Tochtergesellschaften bilden den Konzern der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Konzern).

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100% dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

Der ÖBB-Konzern präsentiert sich mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hält (fortan AG anstelle Aktiengesellschaft). Die Teilkonzerne werden fortan Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Rail Cargo Group und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt.

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2023 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m. der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2023 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) oder in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2022 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden.

| Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen | | Geltend ab ¹⁾ | wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss |
|--|--|--------------------------|---|
| IFRS 17 | Versicherungsverträge | 01.01.2023 | nein |
| IFRS 17 | Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 | 01.01.2023 | nein |
| 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 12 | Internationaler Steuerreform – Pillar-2-Modellregeln | 01.01.2023 | ja |

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

Änderungen an IAS 12 „Internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung“ (Globale Mindestbesteuerung)

Die Änderungen des IAS 12 enthalten eine vorübergehende, verpflichtende und sofort anzuwendende Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben; zudem schreiben sie gezielte Anhangsangaben über die Betroffenheit durch die Mindestbesteuerung vor. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 3 betreffend Ertragsteuern und Latente Steuern verwiesen.

IFRS 17 Versicherungsverträge (einschließlich der Änderungen vom Juni 2020 und Dezember 2021)

Der neue Standard legt die Grundsätze für den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung und den Ausweis von Versicherungsverträgen fest und ersetzt IFRS-4-Versicherungsverträge.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde nicht Gebrauch gemacht. Die möglichen Auswirkungen der neuen und geänderten Standards werden zurzeit evaluiert.

| Standards / Interpretationen | | Geltend ab ¹⁾ | voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss |
|---|---|--------------------------|---|
| Änderungen zu Standards und Interpretationen | | | |
| IAS 1 | Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig | 01.01.2024 | nein |
| IFRS 16 | Sale-and-Lease-Back-Transaktionen | 01.01.2024 | nein |
| IAS 1 | Klassifizierung von Schulden mit Covenants | 01.01.2024 | nein |
| IAS 7/IFRS 7 | Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen | 01.01.2024 ²⁾ | nein |
| IAS 21 | Mangel an Umtauschbarkeit | 01.01.2025 ²⁾ | nein |

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

²⁾ Von der 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-Konzern derzeit evaluiert.

Es gibt keine anderen Standards, die noch nicht in Kraft sind und voraussichtlich in der aktuellen oder zukünftigen Berichtsperiode sowie auf absehbare zukünftige Transaktionen einen wesentlichen Einfluss auf den ÖBB-Konzern hätten.

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung. Der Konzernabschluss wird in Euro, der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Nichtmonetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nichtmonetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungsreferenzkursen der Österreichischen Nationalbank (OeNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungs-

differenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

Nachdem das Hauptabsatzgebiet des ÖBB-Konzerns in Österreich liegt, werden die Umsätze nur zu einem geringen Teil in anderen Währungen getätigt. Die Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt (Quelle: Referenzkurse der Europäischen Zentralbank [EZB] gemäß www.oenb.at):

| in EUR gerundet | Stichtagskurs | | Jahresdurchschnittskurs | |
|------------------------------------|---------------|------------|-------------------------|---------|
| | 31.12.2023 | 31.12.2022 | 2023 | 2022 |
| Bosnien und Herzegowina Mark (BAM) | 1,956 | 1,956 | 1,956 | 1,956 |
| Bulgarischer Lew (BGN) | 1,956 | 1,956 | 1,956 | 1,956 |
| Kroatische Kuna (HRK) | k. A. | 7,537 | k. A. | 7,535 |
| Neue Türkische Lira (TRY) | 32,653 | 19,965 | 25,760 | 17,409 |
| Polnische Zloty (PLN) | 4,340 | 4,681 | 4,542 | 4,686 |
| Rumänische Leu (RON) | 4,976 | 4,950 | 4,947 | 4,931 |
| Russische Rubel (RUB) | 98,591 | 77,299 | 92,952 | 71,878 |
| Schweizer Franken (CHF) | 0,926 | 0,985 | 0,972 | 1,005 |
| Tschechische Kronen (CZK) | 24,724 | 24,116 | 24,004 | 24,566 |
| Ungarische Forint (HUF) | 382,800 | 400,870 | 381,850 | 391,290 |
| US-Dollar (USD) | 1,105 | 1,067 | 1,081 | 1,053 |

k. A. keine Angaben.

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 Abgangzeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ entweder in der Gewinn- und Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren

Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht gemäß IFRS 9 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Parteien, welche die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 64 (Vj: 65) weitere vollkonsolidierte sowie zehn (Vj: zehn) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 76 (Vj: 77) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 34 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2022 und 2023

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

| Konsolidierungskreis | Voll-konsolidierung | Erfassung nach der Equity-Methode | Gesamt |
|---|---------------------|-----------------------------------|-----------|
| Stand 01.01.2022 | 67 | 11 | 78 |
| <i>davon ausländische Gesellschaften</i> | 35 | 6 | 41 |
| Zugang | 0 | 1 | 1 |
| <i>davon ausländische Gesellschaften</i> | 0 | 1 | 1 |
| Abgang | -1 | -1 | -2 |
| Stand 31.12.2022 | 66 | 11 | 77 |
| <i>davon ausländische Gesellschaften</i> | 35 | 7 | 42 |
| Abgang (aufgrund konzerninterner Verschmelzung) | -1 | 0 | -1 |
| <i>davon ausländische Gesellschaften</i> | -1 | 0 | -1 |
| Stand 31.12.2023 | 65 | 11 | 76 |
| <i>davon ausländische Gesellschaften</i> | 34 | 7 | 41 |

Per 01.07.2023 wurde das verbundene vollkonsolidierte Unternehmen Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l. (San Stino, Italien) rückwirkend per 01.01.2023 auf die verbundene vollkonsolidierte Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l. (Desio, Italien) verschmolzen und anschließend in Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l (Desio, Italien) umfirmiert.

Im Vorjahr wurden die Anteile der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (Wien) veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wird. Das Unternehmen Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu. (Wien) wurde 2023 aus dem Firmenbuch gelöscht und befand sich seit Dezember 2022 in Liquidation, womit kein maßgeblicher Einfluss auf dieses Unternehmen mehr vorlag und das Unternehmen per 31.12.2022 nicht mehr nach der Equity-Methode erfasst wurde. Per 01.12.2023 wurde das Unternehmen liquidiert. Zudem wurde die RAILTOUR (SUISSE) SA (Zollikofen, Schweiz) per 31.12.2022 erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung dieses Unternehmens ergab sich im Jahr 2022 ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR, der sich aus stillen Reserven in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR und einem Firmenwert in Höhe von rd. 2,6 Mio. EUR zusammensetzte.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Entkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Eine Gesamtübersicht über alle Konzernunternehmen wird in Erläuterung 34 gemacht.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) bilanziert sind.

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS 40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die beispielsweise während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Gemietete Sachanlagen werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Bedeutsame Teile einer Anlage werden gesondert aktiviert, wenn diese Teile eine unterschiedliche Nutzungsdauer zum Rest der Anlage aufweisen. Dies erfolgt nicht, wenn deren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungskosten des Gegenstands nicht signifikant sind.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern ergeben. Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen für das Geschäftsjahr 2023 und 2022:

| | Jahre |
|--|-------------|
| Bauten | |
| Unterbau | 20–150 |
| Kraftwerksanlagen | 80 |
| Tunnel und Galerien | 80 bzw. 150 |
| Bahnkörper | 100 |
| Sonstige Unterbauanlagen | 20 bzw. 80 |
| Hochbau | 5–80 |
| Oberbau | 35–50 |
| Sicherungs- und Fernmeldeanlagen | 5–30 |
| Fahrpark | 5–50 |
| Technische Anlagen und Maschinen | |
| Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen | 5–50 |
| Geräte und Werkzeuge | 4–20 |
| Maschinen und maschinelle Anlagen | 3–15 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 1–15 |

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2023 folgende Nutzungsdauern zugrunde, welche sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert haben:

| | Jahre |
|---|-------|
| Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten | 1–42 |
| Nutzungsrechte Fahrpark | 1–10 |
| Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen | 1–14 |
| Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 1–6 |

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 „Sachanlagen“ und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Die dem ÖBB-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten (Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte) abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben. Beim Abgang von Vermögenswerten, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH.

Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse zu Errichtungskosten von Sachanlagen (z.B. Lawinverbauungen), im Regelfall von staatsnahen Unternehmen, werden bilanziell erfasst und aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. An Dritte gewährte Zuschüsse, werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert, insofern diese einen Nutzen in künftigen Perioden entfalten.

Geleistete Zuschüsse an Gemeinschaftsunternehmen (Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE) werden unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ ausgewiesen. Da der Bund den Ausbau des Brenner Basistunnels zur Gänze finanziert leistet er entsprechende Zuschüsse (in Form einer 50-jährigen Annuität). Diese werden ebenfalls unter den immateriellen Vermögenswerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ als erhaltene Kostenbeiträge erfasst.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

Der Firmenwert stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des ÖBB-Konzerns am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Firmenwert wird unter den immateriellen Vermögenswerten bilanziert. Der bilanzierte Firmenwert wird einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Wertaufholungen sind unzulässig. Der Firmenwert wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten (CGU) aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt auf diejenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, von denen erwartet wird, dass sie aus dem Zusammenschluss, bei dem der Firmenwert entstand, Nutzen ziehen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position „Abschreibungen“ in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2023 folgende Nutzungsdauern zugrunde, welche sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert haben:

| | Jahre |
|--------------------------------------|-------|
| Kostenbeiträge | 3–80 |
| Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen | 2–20 |
| Entwicklungskosten | 4 |
| Software | 2–20 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 5–20 |

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (insbesondere Firmenwert) sind verpflichtend zumindest jährlich auf Wertminderung zu überprüfen. 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 und wird gemäß IFRS 13 ermittelt. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und aus dem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Unit „CGU“) auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2024 und Mittelfristplanung 2025 bis 2029) 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. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder in dem die CGU tätig ist. Bereits zum Jahresabschluss bekannte und schätzbare Sondereffekte nach dem Geschäftsplanungszeitraum wurden in der Ermittlung des Nutzungswerts berücksichtigt.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende CGU keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der CGU geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst.

Die Wertminderung wird zuerst dem Firmenwert (falls vorhanden) und nachfolgend anteilig den Vermögenswerten der CGU zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der CGU nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Bei einem Firmenwert ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Zum Jahresabschlussstichtag wird durch das Management überprüft, ob ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung stattgefunden hat.

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede CGU besteht aus einem, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die CGU orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten. Durch diese Struktur wird gewährleistet, dass alle wesentlichen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns auf ihre Werthaltigkeit überprüft werden.

Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH wird gruppenübergreifend im ÖBB-Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung auf die CGU Cargo und CGU Intermodal des Teilkonzerns Rail Cargo Group sowie die CGU Personenverkehr des ÖBB-Personenverkehr Teilkonzerns entsprechend ihrer Nutzung allotiert.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr besteht aus vier (Vj: vier) CGUs, der „ÖBB-Personenverkehr“, die sich mit dem Schienen-Personenverkehr befasst, der „Postbus“, die sich mit dem Bus-Personenverkehr befasst, der „iMobility“, die eine Mobilitäts-App betreut sowie der „ÖBB-Technische Services“, die sich mit der Instandhaltung von Rollmaterial befasst. Jede CGU besteht – abgesehen von der iMobility GmbH – aus einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die

Abgrenzungskriterien für die CGU orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr.

Im aktuellen Berichtsjahr wurde bei der CGU Postbus aufgrund starker Kostensteigerungen bei gleichzeitig inadäquaten Wertsicherungen in den Verträgen, welche zu einer kurzfristigen Verschlechterung des operativen Ergebnisses führten, ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde.

Im Berichtsjahr 2022 wurde bei keiner CGU des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert, weshalb kein Wertminderungstest durchgeführt wurde.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Group

Auf Basis des Geschäftsmodells, der Geschäftssteuerung sowie des Vorliegens von unabhängigen Cashflows wurden für den Teilkonzern Rail Cargo Group folgende CGUs festgelegt: „Cargo“, „Intermodal“ und „TS-HU“.

Die Güterwagen und die anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet.

Die CGU Cargo beinhaltet Firmenwerte, weshalb verpflichtend jährlich eine Werthaltigkeitsprüfung durchzuführen ist. Im ÖBB-Konzern wurde die Wertminderungsprüfung dieser CGU mit Stichtag 31.12.2023 durchgeführt.

Im aktuellen Berichtsjahr wurde zusätzlich aufgrund der Entwicklung des Containerverkehrs im Zusammenhang mit der globalen Konjunktur bei der CGU Intermodal und aufgrund des geplanten Verkaufs eines Minderheitsanteils bei der CGU TS-HU ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert, weshalb jeweils ein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Im vorangegangenen Berichtsjahr 2022 wurde für die CGU Intermodal ebenfalls Indikator für eine mögliche Wertminderung gesehen und daher eine Wertminderungsprüfung durchgeführt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Es wurden weder 2022 noch 2023 für eine CGU Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die CGU Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind.“

Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich“ in Erläuterung 32 gegeben.

Parameter der Werthaltigkeitsprüfungen

Zur Diskontierung wird je CGU ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den CGUs widerspiegelt. Spezifische Risiken werden durch Auf- bzw. Abschläge berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz der CGUs beinhaltet beispielsweise anteilige Aufschläge für Risiken der Cashflows, welche im Ausland anfallen, sofern deren Anteil am gesamten Cashflow der CGUs wesentlich ist.

Im ÖBB-Konzern werden die Geschäftspläne – aufgrund der Notwendigkeit eines sechsjährigen Rahmenplans gemäß der Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz – für einen Zeitraum von sechs Jahren zu erstellen. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Darüber hinaus werden langfristige Effekte aus diversen Entwicklungen, Projekten und Maßnahmen berücksichtigt, um ein nachhaltiges Ergebnisniveau für die Ewige Rente zu ermitteln. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU entsprechende Wachstumsraten und Thesaurierungsquoten angewendet.

Die Annahmen zu den Cashflows für die Werthaltigkeitsprüfungen wurden den Berechnungen der Geschäftspläne entnommen. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass sich das langfristige Wachstum der CGUs am EZB-Inflationsziel von 2% orientieren, wurde das Wachstum mit 0% bis 2,0% (Vj: 2,0% bis 2,1%) angenommen. Die für das angenommene Wachstum notwendigen Thesaurierungsquoten wurden anhand des Wachstumsmodells von Gordon / Shapiro ermittelt. Dieses Modell bildet die Abhängigkeit von Wachstum, der nachhaltig erzielbaren Rendite und der dafür erforderlichen Thesaurierung methodisch ab.

Nähere Angaben für CGUs, welche einer Werthaltigkeitsprüfung in der Berichtsperiode oder im Vorjahr unterzogen wurden, sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

| Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Konzerns | TK RCG – Cargo *) | TK RCG – Intermodal *) | TK RCG – TS-HU | TK PV – Postbus |
|---|----------------------|---------------------------|-------------------|--------------------|
| Berichtsjahr 2023 | | | | |
| Vor Steuern | | | | |
| Zinssatz 2024 – 2029 | 8,4% | 9,2% | 9,8% | 6,1% |
| Zinssatz Ewige Rente | 6,4% | 7,2% | 7,8% | 6,1% |
| Wachstum Ewige Rente | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 0,0% |
| Thesaurierungsquote | 29,4% | 24,8% | 22,3% | 0,0% |
| Nach Steuern | | | | |
| Zinssatz 2024 – 2029 | 6,8% | 8,1% | 9,0% | 5,0% |
| Zinssatz Ewige Rente | 4,8% | 6,1% | 7,0% | 5,0% |

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoaufschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.

| Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Konzerns | TK RCG – Cargo *) | TK RCG – Intermodal *) | TK RCG – TS-HU | TK PV – Postbus |
|---|----------------------|---------------------------|-------------------|--------------------|
| Berichtsjahr 2022 | | | | |
| Vor Steuern | | | | |
| Zinssatz 2023 – 2028 | 8,4% | 9,1% | n.a. | n.a. |
| Zinssatz Ewige Rente | 6,4% | 7,0% | n.a. | n.a. |
| Wachstum Ewige Rente | 2,0% | 2,1% | n.a. | n.a. |
| Thesaurierungsquote | 29,3% | 25,9% | n.a. | n.a. |
| Nach Steuern | | | | |
| Zinssatz 2023 – 2028 | 6,9% | 8,0% | n.a. | n.a. |
| Zinssatz Ewige Rente | 4,8% | 5,9% | n.a. | n.a. |

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoaufschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.

n.a. nicht anwendbar.

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt und sind nur für Informationszwecke angeführt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der CGUs basiert hingegen auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt.

Im Abschnitt „b. Wertminderungen und Wertaufholungen“ wird in Erläuterung 3 das Ergebnis der Werthaltigkeitsprüfungen der beiden Berichtsjahre angeführt. In Erläuterungen 14 bzw. 15 werden die Auswirkungen des Wertminderungstests auf die Sachanlagen bzw. auf die immateriellen Vermögenswerte dargestellt.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sowie der Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf den obigen Absatz „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ verwiesen.

Falls Indikatoren vorliegen, die auf eine Wertminderung der Beteiligung an dem at-Equity bilanzierten Unternehmen hindeuten, wird der Ansatz auf seine Werthaltigkeit überprüft. Es erfolgt keine separate Prüfung des anteiligen Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenswerten zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sowie von den langfristigen Schulden zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Schulden erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von zwölf Monaten auch gerechnet wird. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene langfristige Gruppen von Vermögenswerten und Schulden werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte und Schulden werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann aus der Bilanz ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Reguläre Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag), derivative Finanzinstrumente werden am Abschlusstag (Handelstag) erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Ersterfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Der ÖBB-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z.B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monaten werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich bei den Erläuterungen 22 und 33.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungs Komponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der ÖBB-Konzern hält keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital („Cashflow-Hedge-Rücklage“) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

Vereinfachtes Wertminderungsmodell**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z. B. Insolvenzen) werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten acht Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden gegebenenfalls um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL) werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen 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-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Values der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsennotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair-Value-Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.6).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird gegebenenfalls unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs und das technische Service des Fahrparks eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung bzw. Entwicklung für einen solchen Verkauf.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB-Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB-Konzern ist lediglich einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtungen eingegangen, unter anderem für ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für 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-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen 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-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt.

In beiden Berichtsjahren wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in den Erläuterungen 20 und 27 gemacht.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Sonstige wesentliche variable Bestandteile des Transaktionspreises bestehen nicht.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Weegeentgelt 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 (Weegeentgelte) und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne dem ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Weegeentgelte 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 erbachten 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 Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für 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 Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise, von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung, während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Abrechnung der erbachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an und werden IFRS 16 zugerechnet. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen stattfinden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den von Mietenden erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie den Nordwestbahnhof, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Teilkonzern Rail Cargo Group

Der Umsatz des Teilkonzerns Rail Cargo Group mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zugrunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere, die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogramms durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60% unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit Lkw, Hube von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen etc. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“. Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Allen oben genannten Leistungsverpflichtungen ist gemein, dass diese vorwiegend zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert werden.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

Nutzungsentgelte wie Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Tariferlöse

Kund:innen können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen, die Leistungen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich Kund:innen für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahrenen Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist, dass Kund:innen die Fahrkarten eingelöst haben. Kund:innen haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben.

Erlöse aus den Kund:innenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugewiesen. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abgeltungen sind zumeist bis zum jeweils 10. eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitätsbonus abzüglich Leistungsstörung.

Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder / Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden großteils (über 85% des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und wird monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Instandhaltung/Wartung

Erlöse aus Instandhaltung/Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten und der Werkstätten der Technischen Services mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Während Reparaturarbeiten erfolgt die Erfassung der Erlöse laufend (von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit). Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden in den Verbindlichkeiten abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Containerterminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert.

Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn- und Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen, und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren.

Steuerliche Verhältnisse

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95/2009 besteht für die ÖBB-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inklusive Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträgerin und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen der Gruppenträgerin und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat die Gruppenträgerin insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Bei der Nutzung der steuerlichen Verluste gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns; darüber hinaus gilt bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe.

Zum Bilanzstichtag besteht der Organkreis der umsatzsteuerlichen Organschaft nach § 2 UStG aus der Organträgerin ÖBB-Holding AG und mit mehreren österreichischen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Ertragsteuern und Latente Steuern

Ertragsteuern umfassen sowohl laufende als auch latente Steuern. Die laufenden Steuern betreffen sämtliche Steuern, die auf den steuerpflichtigen Gewinn der Konzerngesellschaften erhoben werden. Die sonstigen Steuern wie z. B. vermögensabhängige Steuern oder Betriebssteuern (Strom, Energie) sind in den entsprechenden betrieblichen Aufwendungen enthalten. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß IAS 12 „Ertragsteuern“ für alle temporären Unterschiede zwischen Steuer- und IFRS-Bilanzwerten, für Steuergutschriften und Verlustvorträge im Konzernabschluss gebildet.

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmeregelungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitsmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung werden aufgrund der bestehenden vorübergehenden Ausnahme des IAS 12 nicht bilanziert.

Wenn im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Schuld entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen haben, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorträge verwendet werden können, verfügbar sein wird.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben werden.

Zum 31.12.2023 wurde die internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung (globale Mindestbesteuerung) – bereits in österreichisches Recht überführt. Das Gesetz findet erstmals Anwendung für Geschäftsjahre, die nach dem 31.12.2023 beginnen. Der ÖBB-Konzern fällt zukünftig in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB-Konzern hat mit einer ersten indikativen Analyse begonnen, um die zukünftige grundsätzliche Betroffenheit und die Jurisdiktionen zu ermitteln, aus denen der ÖBB-Konzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärgänzungssteuer) oder einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax (nationale Ergänzungssteuer) ausgesetzt ist. Die Top-up-Tax findet auf Ebene der ÖBB-Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB-Holding AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationale Ergänzungssteuern ergeben. Im Rahmen der laufenden Analyse wird untersucht, ob der ÖBB-Konzern möglicherweise von der Einführung einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax betroffen wäre. Der Konzern verfolgt aufmerksam den Fortschritt der lokalen Gesetzgebungsverfahren in jedem Land, in dem der ÖBB-Konzern tätig ist.

Aufgrund der komplexen Anwendung der Gesetzgebung und der Berechnung des GloBE-Einkommens sind die quantitativen Auswirkungen der verabschiedeten oder in Kraft getretenen Gesetzgebung noch nicht abschätzbar. Der ÖBB-Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Pillar-II-Gesetzgebung auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass keine wesentlichen Erhöhungen der laufenden Steuern aufgrund der Gesetzgebung entstehen. Die Erleichterungsbestimmung, wonach keine latenten Steuern bilanziert werden, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, werden angewendet.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, welche die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen und Schätzungen, 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. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigungen und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen und Wertaufholungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren auf den Geschäftsplänen (Budget 2024 und Mittelfristplanung 2025 bis 2029). Diese stellen die durch das Management erwarteten zukünftigen Nettozahlungsströmen dar, welche sich aus der fortgesetzten Nutzung der Vermögenswerte ergeben. Mittels Diskontierungszinssätzen werden die Nettozahlungsströme auf den Stichtag abgezinst. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse oder steigende Aufwände und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Diskontierungszinssätze können daher zu einer Wertminderung führen. Im Geschäftsjahr 2023 wurde zum Bilanzstichtag eine Wertminderungsprüfung durchgeführt, die zu keinen Wertminderungen oder Wertaufholungen geführt hat.

Die Sensitivitätsanalyse aus der untenstehenden Tabelle zeigt die Unter-/Überdeckung der CGUs bei einer Veränderung der Annahmen:

| Sensitivitätsanalyse des Wertminderungs- /Zuschreibungsbedarfs CGU | Veränderung der Annahmen in %-Punkten | Erhöhung des Parameters in Mio. EUR | | | | Reduktion des Parameters in Mio. EUR | | | |
|---|---|--|--------------------|-------------------|---------------------|---|-------------------|-------------------|---------------------|
| | | Cargo | Intermodal | TS-HU | Postbus | Cargo | Intermodal | TS-HU | Postbus |
| | | Annahmen | | | | | | | |
| Zinssatz | +/-0,25 | -54,5 (Vj: -82,9) | -11,1 (Vj: 9,6) | 2,1 (Vj: n.a.) | 176,3 (Vj: n.a.) | 56,1 (Vj: 32,5) | 9,1 (Vj: 8,6) | 4,3 (Vj: n.a.) | 222,0 (Vj: n.a.) |
| Ewige Rente | EBITDA +/-2,5 | 20,5 (Vj: 1,1) | 2,2 (Vj: 4,3) | 3,5 (Vj: n.a.) | 252,7 (Vj: n.a.) | -23,3 (Vj: -55,9) | 5,1 (Vj: -6,0) | 2,8 (Vj: n.a.) | 143,2 (Vj: n.a.) |

n.a. nicht anwendbar.

Im Teilkonzern Rail Cargo Group wurde im Zuge der Werthaltigkeitsprüfung davon ausgegangen, dass es wie bisher im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in den Hauptmärkten der CGU Cargo und der CGU Intermodal zu Beihilfen für den Einzelwagenverkehr, die zum Vermögenserhalt beitragen, kommen wird.

Hinsichtlich der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel in den Erläuterungen 14 und 15 verwiesen. Weiterführende Angaben zu den Effekten aufgrund der Wertminderungen und der Wertaufholungen werden ebenfalls in den Erläuterungen 14 und 15 dargestellt. Angaben zur Methodik der Werthaltigkeitsprüfung, zur Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und den Berechnungsprämissen werden in Erläuterung 3 im Abschnitt „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ gemacht.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 199,1 Mio. EUR (Vj: rd. 206,5 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 183,7 Mio. EUR (Vj: rd. 159,5 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2023. Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Nutzungsdauer für einen kleinen Teil der Anlagengruppe „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen“ verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam.

d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste.

Zum 31.12.2023 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2023. 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 2023 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2021) sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2015 bis 2021.

Bei der Ermittlung der Rückstellungen zu den Wegeentgelten und den Stationsentgelten wurden Anpassungen aufgrund von Erkenntnissen aus dem Verfahrensverlauf durchgeführt.

Weitere Verfahren betreffen die Bahnstromnetznutzungsentgelte für den Zeitraum ab 2016. Für die Entgeltjahre 2016 bis 2018 wurden von der Regulierungsbehörde SCK Bescheide erlassen, die das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) wegen Ermittlungs- und Begründungsfehler zur neuerlichen Entscheidung an die erstinstanzliche Behörde SCK zurückverwiesen hat. Für die Entgeltjahre 2019 und 2020 wurden im April 2021 Bescheide von der SCK erlassen, gegen die Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) eingebracht wurden. Die Verfahren wurden im Geschäftsjahr 2023 noch nicht entschieden und sind derzeit noch beim BVwG anhängig. Im Geschäftsjahr 2023 ergab sich für die Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Bahnstromnetzentgelt 2016 bis 2023 aufgrund der gesetzten Verfahrensschritte der SCK eine Neubeurteilung der Verpflichtungen. Diese wurde wie folgt ermittelt: Aufgrund der erstinstanzlichen Entscheidungen aus den bisherigen Verfahren (2016 bis 2020) sowie der aktuell gesetzten Verfahrensschritte, wurde die Höhe der voraussichtlich an die Kunden rückzuerstattenden Entgeltbestandteile (Kostenpositionen im Berechnungsmodell) bestimmt, und für diese vorgesorgt.

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. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 5,6 Mio. EUR) erhöht/verringert. Auf die Ermittlung von Sensitivitäten für die Rückstellung von Freimachungskosten wurde verzichtet, da die Rückstellung aus vielen Einzelbeträgen besteht, für die unterschiedliche Parameter, Schätzungen und Berechnungen zu Anwendung kommen. Die Änderung einzelner Parameter würde daher keine besondere Aussagekraft haben. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Für rechtliche Risiken aus gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

e. Ertragsteuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Steuerliche Verhältnisse“). Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet. Dies war zum 31.12.2023 und zum 31.12.2022 nicht erforderlich.

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin off-balance dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Holding-Konzerns zum 31.12.2023 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

h. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB-Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Damit wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht. Auf Basis dieses ganzheitlichen Ansatzes werden sowohl die Chancen als auch die Risiken durch das Unternehmen auf die Umgebung und ebenso für das Unternehmen selbst in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen ermittelt. Auf Basis der jährlich aktualisierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, welche im ÖBB-Konzern 2022 das erste Mal im Zuge der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung durchgeführt wurde, sowie einer allgemeinen Chancen- und Risikoanalyse konnten folgende maßgebliche Themen mit Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken identifiziert werden, die eine Auswirkung auf den ÖBB-Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen bedingt durch den Klimawandel (Stark-Niederschlägen, Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat sowohl eine Auswirkung auf den Betrieb der Züge / Busse und die Infrastruktur als auch auf die Kund:innen. 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, Fahrzeugen und Prozessen.
- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des Bahn- und Busangebots, wodurch sich eine mögliche Steigerung von Auslastungen und damit verbunden von Produktivität aber auch eine Steigerung von Erlösen/Umsätzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies 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-Konzern direkt und indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, und zwar sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO₂-Abgabe). Im Zuge der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden abseits der üblichen jährlichen Niederschlagsvolatilitäten auf lange Sicht keine erheblichen Klimarisiken für die Eigenerzeugung von Bahnstrom identifiziert.

Das Management hat die erkennbaren bzw. abschätzbaren Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Aus der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergaben sich aktuell keine Auswirkungen auf Rückstellungsbildungen oder Indizien für Wertminderungen von Vermögenswerten oder notwendige Anpassungen von Nutzungsdauern. 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. Der ÖBB-Konzern erstellt einen gesonderten Nachhaltigkeitsbericht für den ÖBB-Konzern, der im Konzernlagebericht zu finden ist.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern sind gemäß IAS 12 als langfristig auszuweisen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). Verwertungsobjekte werden in den Vorräten ausgewiesen, obwohl mit der Realisierung nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate zu rechnen ist. Der langfristige Anteil wird im Anhang angegeben (Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ausgewiesen und in den Erläuterungen 20 und 27 angeführt.

Saldierungen

Aufwendungen und Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs (Anpassung an das Bedarfsprofil) sowie aus der Ausgleichsenergie werden saldiert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

COVID-Pandemie und Ukraine Krise – finanzielle Auswirkungen

Mit 01.07.2023 wurden alle Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus aufgehoben, die COVID-Pandemie ist damit überwunden. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,0 Mio. EUR) erhalten und bilanziell erfasst. Die Investitionszuschüsse werden hauptsächlich für die Neuanschaffung von Fahrpark sowie Hard- und Software verwendet. Aufgrund der Aussetzung des Infrastrukturbenutzungsentgelts für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 85,9 Mio. EUR, sie wurden diese aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. 2023 kam es zu keinen Reduktionen bzw. Refundierungen.

Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz für freigestellte Mitarbeiter:innen mit Risikoattest gemäß ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR (Vj: rd. 16,6 Mio. EUR) erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

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.

Seither ging das allgemeine Preisniveau zurück, verblieb dennoch im Geschäftsjahr 2023 auf einem im Vergleich zur Vor-Corona-Phase hohen Niveau. Mögliche künftige Auswirkungen der Ukraine Krise auf die Bewertung einzelner Vermögenswerte und Schulden werden fortlaufend analysiert. Von den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine ist die Geschäftstätigkeit und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage mittelbar betroffen. Die mittelbare Betroffenheit ergibt sich aus gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen, Änderungen der Zinslandschaft und der Wechselkurse sowie bei der Überprüfung der Werthaltigkeit von CGUs.

Zudem ergaben sich aufgrund der hohen Inflationsraten durch tarifliche Vereinbarungen Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Zum ÖBB-Konzern gehört ein Tochterunternehmen der Rail Cargo Group mit Sitz in Russland, bei dem sich die Umsatzerlöse aufgrund der eingeschränkten Geschäftstätigkeit vermindert haben. Daraus ergeben sich für den ÖBB-Konzern allerdings keine wesentlichen Auswirkungen. Es könnten bilanzielle Verluste aus einer Endkonsolidierung des dort ansässigen Tochterunternehmens entstehen, sollte eine Beherrschung aufgrund der Einschränkung substanzieller Rechte nicht mehr vorliegen. Zum aktuellen Zeitpunkt wird allerdings von einer Beherrschung durch den ÖBB-Konzern ausgegangen. Wesentliche Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern mussten zum Stichtag nicht gebildet werden, ebenso wie auf nichtfinanzielle Vermögenswerte keine Wertminderungen notwendig waren. Kein Tochterunternehmen des ÖBB-Konzerns hat seinen Sitz in der Ukraine.

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

4. Umsatzerlöse

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Personen- und Gepäckverkehr | 2.603,8 | 2.247,5 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i> | 1.140,5 | 993,2 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i> | 357,7 | 316,8 |
| Güterverkehr | 1.739,2 | 1.775,8 |
| <i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i> | 130,7 | 110,1 |
| Mieten und Pachten | 231,3 | 228,0 |
| Instandhaltung und Wartung | 79,1 | 72,1 |
| Energielieferungen und Netznutzungsentgelte | 77,5 | 40,7 |
| Infrastrukturbenützung | 61,1 | 31,1 |
| Traktionsleistungen | 21,4 | 20,2 |
| Verwertungsobjekte | 4,6 | 59,9 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 204,3 | 195,9 |
| Gesamt | 5.022,3 | 4.671,2 |

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh) gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2023 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15 können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden.

| in Mio. EUR | 2023 Umsatzerlöse gem. IFRS 15 | Laufzeit des Vertrags | | Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen | | Kunde | |
|---|--------------------------------------|-----------------------|----------------|--|-------------------------|----------------------------|--------------------|
| | | kurzfristig | langfristig | zeitpunkt- bezogen | zeitraum- bezogen *) | Bund, Länder, Gemeinden | Sonstige Kunden |
| Personen- und Gepäckverkehr | 2.603,8 | 807,1 | 1.796,7 | 782,9 | 1.820,9 | 1.693,7 | 910,1 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i> | 1.140,5 | 0,0 | 1.140,5 | 0,0 | 1.140,5 | 1.140,5 | 0,0 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i> | 357,7 | 0,0 | 357,7 | 0,0 | 357,7 | 357,7 | 0,0 |
| Güterverkehr | 1.531,3 | 1.507,3 | 24,0 | 0,0 | 1.531,3 | 130,7 | 1.400,6 |
| Energielieferungen und Netznutzungsentgelte | 77,5 | 77,5 | 0,0 | 0,0 | 77,5 | 0,0 | 77,5 |
| Instandhaltung/Wartung | 76,9 | 75,4 | 1,5 | 0,0 | 76,9 | 0,0 | 76,9 |
| Infrastrukturbenützung | 61,1 | 61,1 | 0,0 | 0,0 | 61,1 | 0,0 | 61,1 |
| Traktionsleistungen | 21,4 | 21,4 | 0,0 | 0,0 | 21,4 | 0,0 | 21,4 |
| Erlöse aus Verwertungsobjekten | 4,6 | 4,6 | 0,0 | 4,6 | 0,0 | 0,0 | 4,6 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 183,8 | 136,0 | 47,8 | 58,7 | 125,1 | 0,0 | 183,8 |
| Gesamt | 4.560,5 | 2.690,4 | 1.870,0 | 846,2 | 3.714,2 | 1.824,4 | 2.736,0 |

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

| in Mio. EUR | 2022 Umsatzerlöse gem. IFRS 15 | Laufzeit des Vertrags | | Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen | | Kunde | |
|---|--------------------------------------|-----------------------|----------------|--|-------------------------|----------------------------|--------------------|
| | | kurzfristig | langfristig | zeitpunkt- bezogen | zeitraum- bezogen *) | Bund, Länder, Gemeinden | Sonstige Kunden |
| Personen- und Gepäckverkehr | 2.247,5 | 672,3 | 1.575,2 | 647,7 | 1.599,8 | 1.302,4 | 945,1 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i> | 993,2 | 0,0 | 993,2 | 0,0 | 993,2 | 993,2 | 0,0 |
| <i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i> | 316,8 | 0,0 | 316,8 | 0,0 | 316,8 | 316,8 | 0,0 |
| Güterverkehr | 1.578,4 | 1.573,0 | 5,4 | 0,0 | 1.578,4 | 110,1 | 1.468,3 |
| Instandhaltung/Wartung | 68,0 | 66,3 | 1,7 | 0,0 | 68,0 | 0,0 | 68,0 |
| Erlöse aus Verwertungsobjekten | 59,9 | 59,9 | 0,0 | 59,9 | 0,0 | 0,0 | 59,9 |
| Energielieferungen und Netznutzungsentgelte | 40,7 | 40,7 | 0,0 | 1,6 | 39,1 | 0,0 | 40,7 |
| Infrastrukturbenützung | 31,1 | 31,1 | 0,0 | 0,0 | 31,1 | 0,0 | 31,1 |
| Traktionsleistungen | 20,2 | 20,2 | 0,0 | 0,0 | 20,2 | 0,0 | 20,2 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 179,8 | 140,6 | 39,2 | 70,1 | 109,7 | 0,0 | 179,8 |
| Gesamt | 4.225,5 | 2.604,1 | 1.621,5 | 779,3 | 3.446,3 | 1.412,5 | 2.813,0 |

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 231,3 Mio. EUR (Vj: rd. 228,0 Mio. EUR) sowie übrige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 230,5 Mio. EUR (Vj: rd. 217,7 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen keine variablen Zahlungen vereinbart worden sind) verteilen sich wie folgt:

| 31.12.2023 in Mio. EUR | langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2024 | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2025 | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2026 | Leistungs- verpflichtung nach 2026 |
|---|---|---|---|---|--|
| Personen- und Gepäckverkehr | 287,1 | 55,7 | 45,8 | 38,5 | 147,2 |
| Güterverkehr | 3,9 | 3,5 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes | 6.273,3 | 1.433,8 | 1.547,2 | 1.578,5 | 1.713,8 |
| Verkehrsdienstbestellungen | 1.516,6 | 343,4 | 298,1 | 229,8 | 645,2 |
| Gesamt | 8.080,9 | 1.836,3 | 1.891,5 | 1.846,8 | 2.506,2 |

| 31.12.2022 in Mio. EUR | langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2023 | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2024 | Leistungs- verpflichtung innerhalb 2025 | Leistungs- verpflichtung nach 2025 |
|---|---|---|---|---|--|
| Personen- und Gepäckverkehr | 378,9 | 77,9 | 53,8 | 48,0 | 199,2 |
| Güterverkehr | 10,7 | 6,7 | 3,6 | 0,4 | 0,0 |
| Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes | 5.253,4 | 1.223,5 | 1.314,3 | 1.327,5 | 1.388,1 |
| Verkehrsdienstbestellungen | 1.474,5 | 304,1 | 271,5 | 221,0 | 677,8 |
| Gesamt | 7.117,6 | 1.612,2 | 1.643,2 | 1.597,0 | 2.265,1 |

Die übrigen Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz | 2.077,2 | 2.063,1 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten | 34,2 | 45,8 |
| Schadensvergütungen | 15,9 | 11,8 |
| Kursdifferenzen | 15,2 | 16,2 |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge | 70,5 | 81,7 |
| Gesamt | 2.213,0 | 2.218,6 |

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse (Infrastrukturbenutzungsentgelt) die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen | | |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 221,9 | 199,4 |
| Strom | 239,5 | 184,0 |
| Sonstiger Materialaufwand | 141,8 | 141,8 |
| Zwischensumme Materialaufwand | 603,2 | 525,2 |
| Transportleistungen durch Dritte | 594,2 | 650,3 |
| Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge | 183,1 | 164,4 |
| Infrastrukturbenützung | 86,8 | 87,4 |
| Sonstige bezogene Leistungen | 641,1 | 611,1 |
| Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.505,2 | 1.513,2 |
| Gesamt | 2.108,4 | 2.038,4 |

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 10,2 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Löhne und Gehälter | 2.523,3 | 2.310,5 |
| Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben | 620,8 | 577,0 |
| Aufwendungen für Abfertigungen | 30,4 | 25,5 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 32,6 | 28,8 |
| Sonstige Sozialaufwendungen | 6,6 | 4,7 |
| Gesamt | 3.213,7 | 2.946,6 |

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalarückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

| Anzahl Mitarbeiter:innen | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | | Durchschnitt | |
|---|---------------|---------------|-------------|-----------|---------------|---------------|
| | | | Stichtag | in % | 2023 | 2022 |
| Angestellte | 17.453 | 16.168 | 1.285 | 8% | 16.927 | 15.559 |
| Arbeiter:innen | 12.262 | 11.383 | 879 | 8% | 11.897 | 11.003 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 13.475 | 15.052 | -1.577 | -10% | 14.237 | 15.768 |
| Gesamt aktive Mitarbeiter:innen | 43.190 | 42.603 | 587 | 1% | 43.061 | 42.330 |
| Lehrlinge | 1.851 | 1.766 | 85 | 5% | 1.619 | 1.594 |
| Gesamt mit Lehrlingen | 45.041 | 44.369 | 672 | 2% | 44.680 | 43.924 |

| Anzahl Mitarbeiter:innen FTE | 31.12.2023 | 31.12.2022 | Veränderung | | Durchschnitt | |
|---|-----------------|-----------------|--------------|-----------|-----------------|-----------------|
| | | | Stichtag | in % | 2023 | 2022 |
| Angestellte | 16.961,3 | 15.737,9 | 1.223,4 | 8% | 16.456,8 | 15.158,5 |
| Arbeiter:innen | 12.071,3 | 11.228,9 | 842,4 | 8% | 11.720,8 | 10.855,1 |
| Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 13.055,1 | 14.623,7 | -1.568,6 | -11% | 13.812,3 | 15.333,2 |
| Gesamt aktive Mitarbeiter:innen | 42.087,7 | 41.590,5 | 497,2 | 1% | 41.989,9 | 41.346,8 |
| Lehrlinge | 1.851,0 | 1.766,0 | 85,0 | 5% | 1.618,7 | 1.593,9 |
| Gesamt mit Lehrlingen | 43.938,7 | 43.356,5 | 582,2 | 1% | 43.608,6 | 42.940,7 |

9. Abschreibungen

| | 2023 | 2022 |
|---|----------------|----------------|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 1.329,8 | 1.274,7 |
| <i>davon geringwertige Vermögenswerte</i> | 12,0 | 10,9 |
| Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16 | 131,7 | 117,2 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | 64,8 | 92,6 |
| Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 5,5 | 4,6 |
| abzüglich Auflösung Kostenbeiträge | -149,4 | -155,7 |
| Abschreibung Gesamt | 1.382,4 | 1.333,4 |

Nach Wertminderungstests sind im Berichtsjahr 2022 Wertminderungen in Höhe von rd. 28,2 Mio. EUR angefallen. Im aktuellen Berichtsjahr gab es keine Wertminderungen nach Wertminderungstests. Weitere Angaben werden in den Erläuterungen 14 und 15 angeführt.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

| | 2023 | 2022 |
|--|--------------|--------------|
| | in Mio. EUR | in Mio. EUR |
| Betriebskosten | 171,1 | 126,2 |
| Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen | 51,0 | 48,3 |
| Marketing, Vertrieb und Kundenservice | 39,5 | 28,9 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | 31,8 | 25,2 |
| Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand | 17,5 | 16,5 |
| Rechts- und Beratungsaufwendungen | 15,8 | 16,1 |
| Betriebliche Steuern | 12,1 | 21,8 |
| Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -0,3 | 0,9 |
| Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen | 181,7 | 131,9 |
| Gesamt | 520,2 | 415,8 |

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernsprechgebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

| | 2023 in TEUR | 2022 in TEUR |
|--|-----------------|-----------------|
| Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer | | |
| Konzern- und Jahresabschlussprüfung | 1.848 | 1.865 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 120 | 189 |
| Steuerberatung | 35 | 216 |
| Sonstige Leistungen | 647 | 498 |
| Gesamt | 2.651 | 2.768 |

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

| | 2023 in TEUR | 2022 in TEUR |
|--|-----------------|-----------------|
| Honorar des Konzernabschlussprüfers | | |
| Konzern- und Jahresabschlussprüfung | 567 | 567 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 118 | 189 |
| Steuerberatung | 4 | 204 |
| Sonstige Leistungen | 130 | 227 |
| Gesamt | 820 | 1.187 |

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung beider Geschäftsjahre wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2023 und 2022 die Prüfungen des Nachhaltigkeitsberichts im Konzernlagebericht verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| Zinsergebnis | | |
| Zinserträge | 49,1 | 42,7 |
| Zinsaufwendungen | -527,9 | -457,0 |
| Gesamt | -478,9 | -414,4 |

Die Zinserträge betreffen hauptsächlich solche aus Bankguthaben sowie Zinserträge aus Depots aus noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Erhöhung der Zinserträge ergibt sich im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 258,4 Mio. EUR (Vj: rd. 305,4 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für noch bestehende oder ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 136,4 Mio. EUR (Vj: rd. 113,8 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Sonstiges Finanzergebnis | | |
| Sonstige Finanzerträge | 12,9 | 17,2 |
| <i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i> | 7,7 | 16,3 |
| <i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i> | 4,9 | 0,5 |
| <i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i> | 0,0 | 0,2 |
| <i>davon Erträge aus Beteiligungen</i> | 0,2 | 0,2 |
| Sonstige Finanzaufwendungen | -6,0 | -75,5 |
| <i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i> | -4,0 | -28,5 |
| <i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i> | 0,0 | -44,5 |
| Gesamt | 6,9 | -58,2 |

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von nicht in einer Hedge-Beziehung stehenden Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren aus Kursdifferenzen, sowie im Vorjahr insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Laufende Steuern vom Einkommen | -11,7 | -11,4 |
| Latenter Steueraufwand/-ertrag | -75,4 | 13,0 |
| <i>davon aus Steuersatzanpassungen</i> | 3,0 | -19,7 |
| Ertragsteuern | -87,1 | 1,6 |

Die Steuern werden mit 24% 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 2023 wurde für die Berechnung der latenten Steueransprüche und der latenten Steuerschulden der ab 01.01.2024 geltende zukünftige Steuersatz von 23% für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in einigen Jurisdiktionen (Österreich, Bulgarien, Tschechien, Deutschland, Kroatien, Ungarn, Italien, Rumänien, Slowenien, Slowakei), in denen der ÖBB-Konzern derzeit tätig ist, bereits in lokales Recht umgesetzt und sind für Geschäftsjahre beginnend ab dem 31.12.2023 anwendbar.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Bilanzansätze 01.01. | 197,2 | 204,7 |
| Veränderung latenter Steuer | | |
| <i>erfolgswirksam</i> | -75,4 | 13,0 |
| <i>im sonstigen Konzernergebnis</i> | 100,0 | -20,5 |
| Bilanzansätze 31.12. | 221,8 | 197,2 |
| <i>davon latente Steueransprüche</i> | 226,2 | 202,2 |
| <i>davon latente Steuerschulden</i> | -4,4 | -5,0 |

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 24% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern und den in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS | 111,6 | 193,2 |
| Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz | 189,1 | 147,4 |
| Steuerpflichtiges Jahresergebnis | 300,7 | 340,6 |
| <i>Konzernsteuersatz</i> | 24% | 25% |
| Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr | -72,2 | -85,1 |
| Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz | 4,0 | 2,7 |
| Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen | 9,2 | 2,3 |
| Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen | -4,4 | 2,7 |
| Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren | 4,6 | 8,3 |
| Auswirkungen Steuersatzänderungen | 3,0 | -19,7 |
| Verrechnung aus Konsolidierung | -20,2 | 19,1 |
| Auswirkungen von Ansatzänderungen | -7,3 | 73,7 |
| Sonstige Auswirkungen | -3,8 | -2,4 |
| Steuern vom Einkommen | -87,1 | 1,6 |
| Effektiver Körperschaftsteuersatz | 29,0% | -0,5% |

Aufgrund der Änderung des latenten Steuersatzes von 24% auf 23% und der daraus folgenden Neubewertung der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten reduziert sich der Steueraufwand um rd. 3,0 Mio. EUR. Die Auswirkungen von Ansatzänderungen sind zu einem wesentlichen Teil auf den Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte zum 31.12.2023 latente Steuern von bisher angesetzten Verlustvorträgen in Höhe von rd. -75,9 Mio. EUR (Vj: Ansatz von rd. 51,6 Mio. EUR) dieses Geschäftsjahr nicht ansetzen, die ÖBB-Holding AG konnte zum 31.12.2023 erstmalig aktive latente Steuern auf bisher nicht angesetzten Verlustvorträgen in Höhe von rd. 71,0 Mio. EUR bilden.

Nachdem die Eigenkapitalquote der Unternehmensgruppe nicht mehr als 2%-Punkte unter der Eigenkapitalquote des Konzerns liegt, kommt die Zinsschranke des § 12a KStG nicht zur Anwendung und es wird der Zinsüberhang in voller Höhe als Betriebsausgabe abgezogen.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2023 und 31.12.2022 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

| Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften in Mio. EUR | latente Steuer- | | latente Steuer- | |
|---|-------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| | ansprüche 31.12.2023 | schulden 31.12.2023 | ansprüche 31.12.2022 | schulden 31.12.2022 |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | |
| Sachanlagen | 9,6 | -115,9 | 18,6 | -113,9 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 1,7 | -3,5 | 1,5 | -3,9 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 8,8 | -0,4 | 4,6 | -5,6 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 1,1 | -36,7 | 12,8 | -158,0 |
| | 21,2 | -156,6 | 37,5 | -281,4 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | |
| Vorräte | 5,4 | -0,8 | 5,8 | -0,6 |
| Forderungen Lieferungen und Leistungen | 1,8 | -0,4 | 2,5 | -0,6 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 0,3 | -0,3 | 0,1 | 0,0 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 0,3 | -4,4 | 0,2 | -4,4 |
| | 7,8 | -5,8 | 8,6 | -5,6 |
| Langfristige Schulden | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 102,7 | -0,3 | 98,1 | -1,2 |
| Rückstellungen | 10,0 | -2,4 | 13,1 | -4,4 |
| | 112,7 | -2,7 | 111,2 | -5,6 |
| Kurzfristige Schulden | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 16,9 | -1,9 | 65,8 | -1,0 |
| Rückstellungen | 12,3 | -9,5 | 13,5 | -17,8 |
| Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen | 1,6 | -2,6 | 2,3 | -4,1 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 42,4 | 0,0 | 4,1 | 0,0 |
| | 73,2 | -14,0 | 85,7 | -22,9 |
| Steuerliche Verlustvorträge | 186,0 | 0,0 | 269,7 | 0,0 |
| Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden | 400,9 | -179,1 | 512,7 | -315,5 |
| Saldierung | -174,7 | 174,7 | -310,5 | 310,5 |
| Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden | 226,2 | -4,4 | 202,2 | -5,0 |

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 Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Für die österreichische körperschaftssteuerliche Gruppe ergibt sich zum 31.12.2023 ein Überhang aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen in Höhe von rd. 39,4 Mio. EUR (Vj: rd. -68,1 Mio. EUR), die im Wesentlichen auf Bewertungsunterschiede der ÖBB-Infrastruktur AG zurückzuführen sind. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 5,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,7 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -4,4 Mio. EUR (Vj: rd. -5,0 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Aufgrund der Planungsrechnung konnten zudem aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 186,0 Mio. EUR (Vj: rd. 269,7 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 28,4 Mio. EUR (Vj: rd. 156,1 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG, rd. 85,8 Mio. EUR (Vj: rd. 112,6 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG und rd. 71,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) von der ÖBB-Holding AG.

Die Erfassung der passiven latenten Steuern auf Stromderivate erfolgt überwiegend im sonstigen Ergebnis. Der Rückgang der passiven latenten Steuern auf Stromderivate hat auch einen Rückgang der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zur Folge, der jedoch ergebniswirksam erfasst wird.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 4.588,8 Mio. EUR (Vj: rd. 4.884,1 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.574,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.911,4 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Verlustvorträge von ausländischen Gesellschaften bestehen in Höhe von rd. 153,4 Mio. EUR (Vj: rd. 64,0 Mio. EUR). Die ungarische Gesellschaft Rail Cargo Hungaria Zrt berichtet einen unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvortrag von rd. 148,4 Mio. EUR, auf den sie keine aktiven latenten Steuern angesetzt hat. Ebenso setzte die tschechische Gesellschaft Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o. keine aktiven latenten Steuern auf ihren Verlustvortrag in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR an. Die italienische Gesellschaft Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l berichtet einen Verlustvortrag in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR, auf den keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden.

Die italienische Tochtergesellschaft Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l. konnte auf ihre unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträge in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR aktive latente Steuern ansetzen, die Gesellschaft ooo Rail Cargo Logistics – RUS ebenso auf ihre Verlustvorträge in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR, welche voraussichtlich nächstes Jahr genutzt werden können. Die tschechische Gesellschaft Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o bildet auf ihre Verlustvorträge in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR aktive latente Steuern. Die Gesellschaft geht davon aus, dass sie ihre Verluste im kommenden Jahr vollständig verwerten kann.

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2023 offene Siebentel in Höhe von rd. 38,5 Mio. EUR (Vj: rd. 49,4 Mio. EUR). Diesbezüglich wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Auf passive temporäre Differenzen aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften in Höhe von rd. 940,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.311,4 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

| 2023 in Mio. EUR | Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten | | Fahrpark | Nutzungs- rechte Fahrpark | | Technische Anlagen und Maschinen | Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung | Anlagen in Bau | Summe |
|---|--|--|----------------|---------------------------------|---------------------------------|---|---|--|-------------------|------------------|
| | Grund- stücke und Bauten | Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten | | Nutzungs- rechte Fahrpark | Nutzungs- rechte Fahrpark | | | | | |
| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | | | | | | |
| <i>Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i> | 31.936,3 | 464,2 | 8.327,5 | 653,2 | 11.430,4 | 7,7 | 415,3 | 9.500,4 | 62.735,0 | |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,2 | 0,3 | 9,1 | 0,2 | 0,7 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 10,7 | |
| Zugänge | 1.085,9 | 36,0 | 319,4 | 133,1 | 387,8 | 1,1 | 45,7 | 2.229,6 | 4.238,6 | |
| Abgänge | -216,1 | -2,0 | -47,8 | -32,4 | -101,6 | -0,1 | -29,4 | -7,6 | -437,1 | |
| Umbuchungen | 1.172,9 | 0,0 | 262,5 | 0,3 | 335,2 | 0,0 | 4,5 | -1.780,0 | -4,6 | |
| Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2023 | 33.979,1 | 498,4 | 8.870,6 | 754,4 | 12.052,5 | 8,7 | 436,3 | 9.942,4 | 66.542,5 | |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i> | | | | | | | | | | |
| <i>(inkl. Wertminderungen)</i> | -11.358,7 | -97,3 | -4.505,3 | -347,3 | -6.787,5 | -1,7 | -317,3 | -1,3 | -23.416,4 | |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,1 | 0,0 | -6,3 | 0,1 | -0,5 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -6,6 | |
| Abschreibungen | -605,7 | -31,6 | -290,5 | -107,7 | -377,0 | -1,3 | -46,9 | -0,7 | -1.461,5 | |
| Abgänge | 189,3 | 0,7 | 37,5 | 25,3 | 95,6 | 0,1 | 29,0 | 0,1 | 377,4 | |
| Umbuchungen | -0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,8 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | 1,3 | |
| Zuschreibungen | 2,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 | (inkl. Wertminderungen) | -11.773,3 | -128,2 | -4.764,6 | -429,8 | -7.070,1 | -3,0 | -332,4 | -1,9 | -24.503,5 |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i> | | | | | | | | | | |
| | 20.577,6 | 366,9 | 3.822,1 | 305,8 | 4.643,0 | 5,9 | 98,0 | 9.499,1 | 39.318,5 | |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023</i> | 22.205,8 | 370,2 | 4.106,0 | 324,6 | 4.982,4 | 5,7 | 103,9 | 9.940,4 | 42.039,0 | |
| Kostenbeiträge | | | | | | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2023</i> | -9.666,0 | 0,0 | -225,3 | 0,0 | -2.970,8 | 0,0 | -10,7 | -1.055,7 | -13.928,4 | |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | |
| Zugänge | -68,9 | 0,0 | -32,2 | 0,0 | -15,7 | 0,0 | -0,3 | -272,9 | -390,2 | |
| Abgänge | 79,7 | 0,0 | 3,5 | 0,0 | 45,3 | 0,0 | 0,4 | 3,8 | 132,7 | |
| Umbuchungen | -107,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -9,4 | 0,0 | 0,2 | 116,4 | 0,0 | |
| Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2023 | -9.762,3 | 0,0 | -254,0 | 0,0 | -2.950,7 | 0,0 | -10,5 | -1.208,5 | -14.185,9 | |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i> | | | | | | | | | | |
| | 5.857,9 | 0,0 | 149,7 | 0,0 | 2.548,7 | 0,0 | 10,1 | 2,9 | 8.569,2 | |
| Abschreibungen | 99,1 | 0,0 | 5,3 | 0,0 | 38,9 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 143,8 | |
| Abgänge | -73,6 | 0,0 | -3,2 | 0,0 | -42,4 | 0,0 | -0,4 | -2,9 | -122,4 | |
| Umbuchungen | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 | 5.883,6 | 0,0 | 151,9 | 0,0 | 2.545,2 | 0,0 | 10,0 | 0,0 | 8.590,7 | |
| <i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i> | -3.808,1 | 0,0 | -75,6 | 0,0 | -422,1 | 0,0 | -0,6 | -1.052,8 | -5.359,2 | |
| <i>Kostenbeiträge per 31.12.2023</i> | -3.878,7 | 0,0 | -102,1 | 0,0 | -405,5 | 0,0 | -0,5 | -1.208,5 | -5.595,3 | |
| <i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i> | | | | | | | | | | |
| | 16.769,5 | 366,9 | 3.746,5 | 305,8 | 4.220,9 | 5,9 | 97,4 | 8.446,3 | 33.959,3 | |
| <i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023</i> | 18.327,1 | 370,2 | 4.003,8 | 324,6 | 4.576,9 | 5,7 | 103,4 | 8.732,0 | 36.443,7 | |

| 2022 in Mio. EUR | Grund- stücke und Bauten | Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten | Fahrpark | Nutzungs- rechte Fahrpark | Technische Anlagen und Maschinen | Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung | Anlagen in Bau | Summe |
|---|-----------------------------------|--|-----------------|---------------------------------|---|--|--|-------------------|------------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | | | | | |
| <i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i> | | | | | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | 30.939,0 | 275,8 | 8.230,3 | 625,5 | 11.031,9 | 3,4 | 383,7 | 8.032,1 | 59.521,6 |
| Umrechnungsdifferenzen | -0,7 | 0,0 | -18,7 | -1,0 | -1,0 | -0,1 | -0,3 | -0,1 | -21,9 |
| Zugänge | 760,9 | 199,9 | 129,5 | 138,0 | 262,1 | 5,0 | 59,6 | 2.134,2 | 3.689,3 |
| Abgänge | -116,0 | -11,5 | -133,8 | -66,0 | -75,5 | -0,7 | -30,0 | -3,9 | -437,4 |
| Umbuchungen | 353,2 | 0,0 | 120,2 | -43,4 | 213,0 | 0,0 | 2,3 | -662,0 | -16,6 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | | | | | |
| Stand 31.12.2022 | 31.936,3 | 464,2 | 8.327,5 | 653,2 | 11.430,4 | 7,7 | 415,3 | 9.500,4 | 62.735,0 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen</i> | | | | | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | | | | | | | | | |
| <i>(inkl. Wertminderungen)</i> | -10.862,7 | -70,8 | -4.331,3 | -347,0 | -6.498,6 | -1,0 | -306,0 | -1,3 | -22.418,7 |
| Umrechnungsdifferenzen | -0,1 | 0,1 | 12,2 | 0,9 | 0,8 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 14,1 |
| Abschreibungen | | | | | | | | | |
| <i>(inkl. Wertminderung)</i> | -591,2 | -29,3 | -273,9 | -95,1 | -357,8 | -1,0 | -43,6 | 0,0 | -1.391,9 |
| Abgänge | 94,8 | 2,8 | 126,6 | 55,0 | 70,7 | 0,2 | 29,7 | 0,0 | 379,7 |
| Umbuchungen | 0,6 | 0,0 | -38,9 | 38,9 | -2,6 | 0,0 | 2,1 | 0,0 | 0,1 |
| Zuschreibungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | | | |
| Stand 31.12.2022 | -11.358,7 | -97,3 | -4.505,3 | -347,3 | -6.787,5 | -1,7 | -317,3 | -1,3 | -23.416,4 |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i> | | | | | | | | | |
| <i>per 01.01.2022</i> | 20.076,3 | 205,0 | 3.899,0 | 278,5 | 4.533,3 | 2,4 | 77,7 | 8.030,8 | 37.102,9 |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i> | | | | | | | | | |
| <i>per 31.12.2022</i> | 20.577,6 | 366,9 | 3.822,1 | 305,8 | 4.643,0 | 5,9 | 98,0 | 9.499,1 | 39.318,5 |
| Kostenbeiträge | | | | | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | -9.645,4 | 0,0 | -464,6 | 0,0 | -2.964,0 | 0,0 | -10,7 | -914,1 | -13.998,7 |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Zugänge | -54,1 | 0,0 | -5,0 | 0,0 | -19,8 | 0,0 | -0,1 | -173,4 | -252,4 |
| Abgänge | 52,9 | 0,0 | 244,3 | 0,0 | 23,8 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 321,2 |
| Umbuchungen | -19,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -10,9 | 0,0 | 0,0 | 31,7 | 1,4 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | | | | | |
| Stand 31.12.2022 | -9.666,0 | 0,0 | -225,3 | 0,0 | -2.970,8 | 0,0 | -10,7 | -1.055,7 | -13.928,4 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen</i> | | | | | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | 5.803,4 | 0,0 | 386,3 | 0,0 | 2.532,9 | 0,0 | 10,0 | 2,9 | 8.735,5 |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| Abschreibungen | 101,0 | 0,0 | 7,6 | 0,0 | 38,9 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 147,6 |
| Abgänge | -45,8 | 0,0 | -244,1 | 0,0 | -23,1 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -313,1 |
| Umbuchungen | -0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,7 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | | | |
| Stand 31.12.2022 | 5.857,9 | 0,0 | 149,7 | 0,0 | 2.548,7 | 0,0 | 10,1 | 2,9 | 8.569,2 |
| <i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i> | -3.842,0 | 0,0 | -78,3 | 0,0 | -431,1 | 0,0 | -0,7 | -911,2 | -5.263,2 |
| <i>Kostenbeiträge per 31.12.2022</i> | -3.808,1 | 0,0 | -75,6 | 0,0 | -422,1 | 0,0 | -0,6 | -1.052,8 | -5.359,2 |
| <i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i> | | | | | | | | | |
| <i>per 01.01.2022</i> | 16.234,3 | 205,0 | 3.820,7 | 278,5 | 4.102,2 | 2,4 | 77,0 | 7.119,6 | 31.839,7 |
| <i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i> | | | | | | | | | |
| <i>per 31.12.2022</i> | 16.769,5 | 366,9 | 3.746,5 | 305,8 | 4.220,9 | 5,9 | 97,4 | 8.446,3 | 33.959,3 |

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Entkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt. Die Zugänge der Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten im Geschäftsjahr 2022 betreffen in Höhe von rd. 162,9 Mio. EUR die Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2023 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 4.068,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3.346,3 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbauarbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke sowie Anschaffung von Fahrpark. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen in Bau.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 136,4 Mio. EUR (Vj: rd. 113,8 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,0 bis 2,5 %, (Vj: 2,0 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 125,0 Mio. EUR (Vj: rd. 104,2 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 31,8 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 25,2 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

| in Mio. EUR | Beschränkung von Verfügungsrechten | | als Sicherheiten für Schulden begeben | |
|--|------------------------------------|--------|---------------------------------------|-------|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Fahrpark | 134,8 | 125,7 | 60,7 | 353,2 |
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | 0,0 *) | 0,0 *) | 0,0 | 0,0 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (BGA) | 0,0 *) | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

*) Kleinstbetrag.

Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund offener Bestellobligi von rd. 1.919,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.962,3 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Wertminderungen und Wertaufholungen

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

In der Berichtsperiode 2023 wurde durch das Management für die CGU Postbus ein Indikator für eine mögliche Wertminderung identifiziert, weshalb eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt wurde, die jedoch zu keiner Wertminderung geführt hat.

Teilkonzern Rail Cargo Group

Die Werthaltigkeitsprüfungen führten 2023 im Gegensatz zum Vorjahr zu keinem Wertminderungsbedarf.

Der erzielbare Betrag der CGU Cargo, der CGU Intermodal sowie der CGU TS-HU wird durch den jeweiligen Nutzungswert repräsentiert. Der erzielbare Betrag für die CGU Cargo beträgt 2023 rd. 1.106,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.090,7 Mio. EUR), für die CGU Intermodal rd. 141,1 Mio. EUR (Vj: rd. 137,1 Mio. EUR) und für die CGU TS-HU rd. 27,2 Mio. EUR (Vj: n.a.). Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes sind in Erläuterung 3 ersichtlich.

2022 mussten aufgrund der anhaltend negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge des Ukrainekriegs die Planannahmen in der Wertminderungsprüfung angepasst werden, womit in der CGU Cargo und der CGU Intermodal der erzielbare Betrag der CGUs gegenüber dem Vorjahres-Wertminderungstest gestiegen ist. Nach der durchgeführten Wertminderungsprüfung für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte mit den geänderten Plandaten ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein Wertminderungsbedarf der CGU Cargo von rd. -28,2 Mio. EUR. Die Werthaltigkeitsprüfung der CGU Intermodal führte 2022 zu keinem Abwertungsbedarf.

Weitere Angaben zum Firmenwert werden unter Erläuterung 15 gemacht.

15. Immaterielle Vermögenswerte

| 2023 in Mio. EUR | Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten | Kostenbeiträge an Dritte | Firmenwert | Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung | Summe |
|---|--|-----------------------------|---------------|--|----------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | |
| <i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i> | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2023</i> | 516,3 | 1.703,8 | 226,4 | 151,0 | 2.597,5 |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,4 | 0,0 | 9,0 | 0,0 | 9,4 |
| Zugänge | 21,6 | 166,5 | 0,0 | 77,6 | 265,7 |
| Abgänge | -17,1 | -7,6 | 0,0 | 0,0 | -24,7 |
| Umbuchungen | 32,9 | 23,3 | 0,0 | -63,4 | -7,1 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2023 | 554,1 | 1.886,0 | 235,4 | 165,3 | 2.840,8 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023 (inkl. Wertminderungen)</i> | | | | | |
| | -386,3 | -330,4 | -145,7 | 0,0 | -862,4 |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,1 | 0,0 | -6,6 | 0,0 | -6,5 |
| Abschreibungen | -39,2 | -25,6 | 0,0 | 0,0 | -64,8 |
| Abgänge | 15,9 | 5,4 | 0,0 | 0,0 | 21,3 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 (inkl. Wertminderungen) | -409,5 | -350,5 | -152,3 | 0,0 | -912,3 |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i> | <i>130,0</i> | <i>1.373,4</i> | <i>80,7</i> | <i>151,0</i> | <i>1.735,1</i> |
| Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023 | 144,6 | 1.535,5 | 83,1 | 165,3 | 1.928,5 |
| Kostenbeiträge | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2023</i> | -35,6 | -767,5 | 0,0 | 0,0 | -803,1 |
| Zugänge | -3,2 | -61,6 | 0,0 | 0,0 | -64,8 |
| Abgänge | 0,0 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | 4,2 |
| Umbuchungen | 1,7 | -1,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stand 31.12.2023 | -37,1 | -826,5 | 0,0 | 0,0 | -863,6 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i> | | | | | |
| | 28,9 | 117,5 | 0,0 | 0,0 | 146,4 |
| Abschreibungen | 1,9 | 3,7 | 0,0 | 0,0 | 5,6 |
| Abgänge | 0,0 | -4,2 | 0,0 | 0,0 | -4,2 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023 | 30,8 | 116,9 | 0,0 | 0,0 | 147,7 |
| <i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i> | -6,7 | -650,0 | 0,0 | 0,0 | -656,7 |
| Kostenbeiträge per 31.12.2023 | -6,3 | -709,6 | 0,0 | 0,0 | -715,9 |
| <i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i> | | | | | |
| | 123,3 | 723,5 | 80,7 | 151,0 | 1.078,5 |
| Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023 | 138,3 | 825,9 | 83,1 | 165,3 | 1.212,6 |

| 2022 in Mio. EUR | Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten | Kostenbeiträge an Dritte | Firmenwert | Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung | Summe |
|---|--|-----------------------------|---------------|--|----------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | |
| <i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i> | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | 490,7 | 1.550,5 | 245,8 | 101,3 | 2.388,3 |
| Umrechnungsdifferenzen | -0,6 | 0,0 | -19,3 | 0,0 | -20,0 |
| Zugänge | 20,1 | 126,6 | 0,0 | 84,2 | 230,9 |
| Abgänge | -7,2 | -0,3 | 0,0 | -0,3 | -7,9 |
| Umbuchungen | 13,3 | 27,0 | 0,0 | -34,2 | 6,1 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2022 | 516,3 | 1.703,8 | 226,4 | 151,0 | 2.597,5 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i> <i>(inkl. Wertminderungen)</i> | | | | | |
| | -357,1 | -302,5 | -130,7 | 0,0 | -790,3 |
| Umrechnungsdifferenzen | 0,1 | 0,0 | 13,3 | 0,0 | 13,4 |
| Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) | -36,6 | -27,7 | -28,3 | 0,0 | -92,6 |
| Abgänge | 7,1 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 7,4 |
| Umbuchungen | 0,3 | -0,5 | 0,0 | 0,0 | -0,2 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022 (inkl. Wertminderungen) | -386,3 | -330,4 | -145,7 | 0,0 | -862,4 |
| <i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2022</i> | 133,6 | 1.248,0 | 115,1 | 101,3 | 1.598,0 |
| Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2022 | 130,0 | 1.373,4 | 80,7 | 151,0 | 1.735,1 |
| Kostenbeiträge | | | | | |
| <i>Stand 01.01.2022</i> | -36,0 | -688,4 | 0,0 | 0,0 | -724,4 |
| Zugänge | -1,8 | -75,6 | 0,0 | 0,0 | -77,4 |
| Abgänge | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Umbuchungen | 2,1 | -3,5 | 0,0 | 0,0 | -1,4 |
| Stand 31.12.2022 | -35,6 | -767,5 | 0,0 | 0,0 | -803,1 |
| <i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i> | | | | | |
| | 27,4 | 110,4 | 0,0 | 0,0 | 137,7 |
| Abschreibungen | 1,7 | 6,4 | 0,0 | 0,0 | 8,1 |
| Abgänge | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,7 |
| Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022 | 28,9 | 117,5 | 0,0 | 0,0 | 146,4 |
| <i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i> | -8,6 | -578,0 | 0,0 | 0,0 | -586,7 |
| Kostenbeiträge per 31.12.2022 | -6,7 | -650,0 | 0,0 | 0,0 | -656,7 |
| <i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen</i> <i>per 01.01.2022</i> | 125,0 | 670,0 | 115,1 | 101,3 | 1.011,3 |
| Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2022 | 123,3 | 723,5 | 80,7 | 151,0 | 1.078,5 |

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Bei den immateriellen Vermögenswerten in Entwicklung handelt es sich um zugekaufte immaterielle Vermögenswerte, die aber noch nicht fertig gestellt waren und noch nicht genutzt werden.

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt rd. 37,7 (Vj: rd. 34,0) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 35,0 Mio. EUR (Vj: rd. 32,7 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend der Rail Cargo Group zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen.

Wertminderungen

Nach durchgeführter Wertminderungsprüfung für immaterielle Vermögenswerte (mit unbestimmter Nutzungsdauer) mit aktuellen Plandaten ergibt sich für 2023 kein (Vj: ein) Wertminderungsbedarf (Vj: rd. EUR -28,2 Mio. EUR). Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes und weitere Angaben sind aus Erläuterung 3 und Erläuterung 14 ersichtlich. Der per 31.12.2023 ausgewiesene Firmenwert über insgesamt rd. 83,1 Mio. EUR (Vj: rd. 80,7 Mio. EUR) entfällt auf die CGU Cargo. Die Veränderungen ergeben sich aus Fremdwährungseffekten.

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | |
| <i>Stand 01.01.</i> | 408,8 | 367,7 |
| Zugänge | 1,3 | 20,4 |
| Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen | 53,0 | 16,3 |
| Abgänge zu Anschaffungskosten | -2,6 | -7,4 |
| Umbuchungen aus/zu Sachanlagen | 8,9 | 11,8 |
| Stand 31.12. | 469,5 | 408,8 |
| Kumulierte Abschreibungen | | |
| <i>Stand 01.01.</i> | -174,0 | -176,0 |
| <i>Abschreibungen</i> | -5,5 | -4,1 |
| Wertminderungen | 0,0 | -0,5 |
| Abgänge | 2,4 | 6,7 |
| Stand 31.12. | -177,0 | -174,0 |
| Nettobuchwert Stand 01.01. | 234,8 | 191,7 |
| Nettobuchwert Stand 31.12. | 292,5 | 234,8 |

Wenn als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 25,4 Mio. EUR (Vj: rd. 20,4 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 1.155,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.060,0 Mio. EUR). Für 74% (Vj: 79%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen Expert:innen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen in beiden Berichtsjahren Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen | 40,6 | 40,6 |
| Anteile an assoziierten Unternehmen | 32,6 | 32,2 |
| Stand 31.12. | 73,2 | 72,8 |

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst. Nach der Fertigstellung des Abschlusses 2022 der Galleria di Base del Brennero haben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den vorläufigen Werten ergeben.

| | Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE | |
|---|---|---------------------------|
| | 31.12.2023 in Mio. EUR | 31.12.2022 in Mio. EUR |
| Umsatzerlöse | 0,0 | 0,0 |
| Planmäßige Abschreibungen | -0,7 | -0,7 |
| Zinserträge | 3,0 | 0,1 |
| Zinsaufwendungen | -0,0 *) | -0,0 *) |
| Ertragsteueraufwand oder -ertrag | 0,0 *) | 0,0 *) |
| Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Ergebnis | 0,0 | 0,0 |
| Gesamtergebnis | 0,0 | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 268,9 | 107,6 |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte | 107,9 | 223,9 |
| Langfristige Vermögenswerte | 56,3 | 12,6 |
| Kurzfristige Schulden | 350,0 | 261,1 |
| Langfristige Schulden | 1,9 | 1,9 |
| Nettovermögen 100% | 81,1 | 81,1 |
| <i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i> | 40,6 | 40,6 |
| Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist | 0,0 | 0,0 |
| vom assoziierten Unternehmen erhaltene Ausschüttungen | 0,0 | 0,0 |
| Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12. | 40,6 | 40,6 |

*) Kleinstbetrag.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren, und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss in Form einer 50-jährigen Annuität als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 24,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24,4 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 27,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24,8 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden im Geschäftsjahr 2023 rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 100,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Refundierungen sowie die vom Bund geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße reduzieren den Zuschuss des Bundes und beliefen sich auf rd. 55,0 Mio. EUR (Vj: rd. 69,7 Mio. EUR). Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 34).

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen | | |
| <i>Stand 01.01.</i> | 32,2 | 25,8 |
| Effekt aus Erstkonsolidierungen | 0,0 | 6,5 |
| Effekte aus der Endkonsolidierung | 0,0 | -0,4 |
| Ergebnis aus assoziierten Unternehmen | 1,9 | 2,4 |
| Ausschüttungen und übrige Änderungen | -1,5 | -2,1 |
| Stand 31.12. | 32,6 | 32,2 |

Per 31.12.2022 wurde die RAILTOUR (SUISSE) SA, Zollikofen (CH) erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR, der sich aus stillen Reserven in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR und einem Firmenwert in Höhe von rd. 2,6 Mio. EUR zusammensetzt.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

| 2023 | | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
| Beteiligungen | 0,0 | 9,7 | 9,7 |
| Finanzielle Vermögenswerte – Leasing | 4,6 | 85,1 | 89,7 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 155,7 | 93,0 | 248,7 |
| Gesamt | 160,3 | 187,8 | 348,1 |

| 2022 | | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
| Beteiligungen | 0,0 | 10,2 | 10,2 |
| Finanzielle Vermögenswerte – Leasing | 4,1 | 91,0 | 95,1 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 417,6 | 213,1 | 630,7 |
| Gesamt | 421,7 | 314,3 | 736,0 |

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing umfassen langfristige Darlehen und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber.

Darüber hinaus gibt es finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 12,7 Mio. EUR).

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,6 Mio. EUR (Vj: rd. 81,6 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, da diese Investment-Grade-Ratings zugeordnet sind.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate in Hedge-Beziehung und Derivate mit einem positiven Buchwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2023 gibt es übrige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 71,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) für die Verfügungsbeschränkungen bestehen. Im Vorjahr wurde die letzte Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL) aufgelöst. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte:

| Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12. | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Bruttobuchwert | 252,0 | 178,2 |
| Wertberichtigung | -0,3 | -0,2 |
| <i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i> | -0,3 | -0,2 |
| Buchwert | 251,7 | 178,0 |

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

| Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| <i>Stand 01.01.</i> | 0,2 | 0,2 |
| Nettoneubewertung der Wertberichtigung | 0,1 *) | 0,0 |
| Stand 31.12. | 0,3 | 0,2 |

*) Kleinstbetrag.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| <i>Stand 01.01.</i> | 0,1 | 35,6 |
| Abgänge durch Veräußerung | 0,0 | -35,5 |
| Zugänge (Einzelne Vermögenswerte) | 11,3 | 0,0 |
| Stand 31.12. | 11,4 | 0,1 |
| <i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i> | 11,4 | 0,1 |

Bei den Abgängen im Geschäftsjahr 2022 handelte es sich um die Vermögenswerte des ehemaligen Tochterunternehmens Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (Veräußerungsgruppe). 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.

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten mit einem Wert von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) handelt es sich um eine Bahnstrecke, welche bereits zum 31.12.2022 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswert klassifiziert war und im Geschäftsjahr 2023 nicht veräußert wurde. In beiden Berichtsjahren war auch die Verpflichtung zur Leistung eines Kostenbeitrages in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR als „zur Veräußerung gehaltene Schulden“ klassifiziert. Die Umstände der Verzögerung des Verkaufsprozesses liegen außerhalb der Kontrolle des Unternehmens, sie sind in den Gegebenheiten beim Erwerber begründet. Leider liegt die Konzession für das Land bzw. für die zukünftige Betreibergesellschaft zum Betrieb der Strecke noch nicht vor, weshalb auch noch keine Übergabe erfolgen konnte. Das Management hält unverändert an den Verkaufsplänen fest und auch die Vereinbarung mit dem Land Oberösterreich ist unverändert gültig. Es wird mit dem Verkauf im Jahr 2024 gerechnet. Aus diesem Grund wird die Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ unverändert beibehalten. Der Verkaufspreis beträgt rd. 3,4 Mio. EUR.

Mit Vertrag vom 19.12.2023 wurde ein Baurechtsvertrag über ein Logistikcenter mit einem Gebäudebuchwert von rd. 7,1 Mio. EUR abgeschlossen, der mit dem 01.01.2024 wirksam wurde. Der Baurechtsvertrag stellt bezüglich des Grundstückes ein Operating Leasing iSd. IFRS 16 und bezüglich des Gebäudes einen Verkauf iSd. IFRS 15 dar. Das Gebäude ist daher als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert. Das Grundstück wird den IAS-40-Anlagen zugeordnet. Die Einräumung des Baurechtes war gemäß IFRS als Ratenverkauf zu qualifizieren. Der Verkaufserlös wird 2024 rd. 17,8 Mio. EUR betragen.

Beim übrigen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswert mit einem Buchwert von rd. 4,2 Mio. EUR handelt es sich um ein Grundstück in Tschechien, bei dem mit einem Verkauf im Jahr 2024 gerechnet wird. Der geplante Verkaufserlös liegt über dem fortgeführten Buchwert.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2024 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr 2023 keine Vermögenswerte tatsächlich veräußert. Im Berichtsjahr 2022 wurden 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 erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2023 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

| 31.12.2023 in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
|--|----------------|-------------|----------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 735,1 | 0,0 | 735,1 |
| <i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i> | <i>25,7</i> | <i>0,0</i> | <i>25,7</i> |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 438,1 | 78,7 | 516,8 |
| Forderungen aus Ertragsteuern | 2,9 | 0,0 | 2,9 |
| Gesamt | 1.176,1 | 78,7 | 1.254,8 |

| 31.12.2022 in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
|--|----------------|-------------|----------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 592,0 | 0,0 | 592,0 |
| <i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i> | <i>18,4</i> | <i>0,0</i> | <i>18,4</i> |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 452,9 | 85,7 | 538,6 |
| Forderungen aus Ertragsteuern | 2,0 | 0,0 | 2,0 |
| Gesamt | 1.046,9 | 85,7 | 1.132,6 |

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragslöse über rd. 86,6 Mio. EUR (Vj: rd. 91,0 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 153,2 Mio. EUR (Vj: rd. 174,6 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund über rd. 67,6 Mio. EUR (Vj: rd. 78,8 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 50,9 Mio. EUR (Vj: rd. 57,8 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| <i>Stand 01.01.</i> | 53,8 | 67,8 |
| Verbrauch | -3,9 | -13,6 |
| Nettoneubewertung der Wertberichtigungen | 3,1 | -0,4 |
| Stand 31.12. | 53,0 | 53,8 |
| <i>davon aus sonstigen Forderungen</i> | <i>4,8</i> | <i>1,9</i> |

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgliedert nach Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns:

| 31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.) | Wertberichtigung | davon Einzelwertberichtigung | davon pauschale Einzelwertberichtigung | Netto-Buchwert |
|---|--|------------------|------------------------------|--|----------------|
| Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig | 729,5 | 6,2 | 2,2 | 4,0 | 723,3 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 6,5 | 2,1 | 1,2 | 0,9 | 4,4 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 8,4 | 6,0 | 5,0 | 1,0 | 2,4 |
| über 360 Tage überfällig | 39,0 | 33,9 | 31,1 | 2,9 | 5,1 |
| Gesamtexposure | 783,4 | 48,2 | 39,5 | 8,8 | 735,1 |

| 31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung) | davon ggü. Dritte „Personenverkehr“ | davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“ | davon ggü. Dritte „Infrastruktur“ | davon ggü. Dritte „Sonstige“ | Wertberichtigung | davon ggü. Dritte „Personenverkehr“ | davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“ | davon ggü. Dritte „Infrastruktur“ | davon ggü. Dritte „Sonstige“ |
|---|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------------|------------------------------|
| Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig | 729,5 | 285,7 | 255,3 | 176,8 | 11,7 | 6,2 | 1,5 | 2,1 | 2,4 | 0,2 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 6,5 | 2,2 | 3,2 | 1,0 | 0,0 | 2,1 | 0,1 | 1,6 | 0,4 | 0,0 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 8,4 | 0,8 | 2,6 | 4,8 | 0,1 | 6,0 | 0,1 | 2,6 | 3,3 | 0,0 |
| über 360 Tage überfällig | 39,0 | 5,0 | 22,2 | 10,8 | 1,0 | 33,9 | 3,5 | 21,1 | 9,0 | 0,4 |
| Gesamtexposure | 783,4 | 293,7 | 283,4 | 193,4 | 12,8 | 48,2 | 5,2 | 27,4 | 15,0 | 0,6 |

| 31.12.2022 Analyse des Ausfallrisikos nach Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.) | Wertberichtigung | davon Einzelwertberichtigung | davon pauschale Einzelwertberichtigung | Netto-Buchwert |
|--|--|------------------|------------------------------|--|----------------|
| Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig | 591,3 | 9,8 | 6,8 | 2,9 | 581,5 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 5,9 | 3,2 | 2,6 | 0,6 | 2,7 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 8,6 | 6,9 | 4,9 | 2,0 | 1,7 |
| über 360 Tage überfällig | 38,2 | 32,1 | 27,5 | 4,6 | 6,1 |
| Gesamtexposure | 644,0 | 51,9 | 41,8 | 10,1 | 592,0 |

| 31.12.2022 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR | Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung) | davon ggü. Dritte „Personenverkehr“ | davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“ | davon ggü. Dritte „Infrastruktur“ | davon ggü. Dritte „Sonstige“ | Wertberichtigung | davon ggü. Dritte „Personenverkehr“ | davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“ | davon ggü. Dritte „Infrastruktur“ | davon ggü. Dritte „Sonstige“ |
|---|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------------|------------------------------|
| Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig | 591,3 | 187,3 | 263,5 | 126,6 | 13,9 | 9,8 | 2,6 | 5,3 | 1,7 | 0,2 |
| 90 bis 180 Tage überfällig | 5,9 | 0,7 | 3,6 | 1,3 | 0,3 | 3,2 | 0,1 | 2,4 | 0,7 | 0,1 |
| 180 bis 360 Tage überfällig | 8,6 | 0,4 | 4,9 | 2,5 | 0,8 | 6,9 | 0,2 | 4,5 | 1,9 | 0,4 |
| über 360 Tage überfällig | 38,2 | 5,8 | 17,1 | 14,8 | 0,4 | 32,1 | 3,6 | 15,7 | 12,7 | 0,1 |
| Gesamtexposure | 644,0 | 194,3 | 289,1 | 145,2 | 15,4 | 51,9 | 6,4 | 27,8 | 16,9 | 0,7 |

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

| Ausfallrisiko | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 783,4 | 644,0 |
| sonstige Forderungen | 521,6 | 540,5 |
| Gesamter Bruttobuchwert Forderungen | 1.304,9 | 1.184,4 |
| abzüglich Wertminderung | 53,0 | 53,8 |
| <i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i> | 48,2 | 51,9 |
| <i>davon für sonstige Forderungen</i> | 4,8 | 1,9 |
| Buchwert | 1.251,9 | 1.130,6 |

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

| | 31.12.2023 in Mio. EUR | 31.12.2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------------|---------------------------|
| Vorräte | 394,9 | 341,2 |
| fertige Erzeugnisse | 8,4 | 7,7 |
| geleistete Anzahlungen | 5,7 | 4,3 |
| Gesamt | 409,0 | 353,2 |
| <i>davon Verwertungsobjekte</i> | 38,1 | 39,7 |
| <i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i> | 228,6 | 198,4 |

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. In beiden Geschäftsjahren wurden keine erfolgswirksame Wertaufholungen durchgeführt.

Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 38,1 Mio. EUR (Vj: rd. 39,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie den Nordwestbahnhof, die in großem Umfang entwickelt werden.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

| | 31.12.2023 in Mio. EUR | 31.12.2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------------|---------------------------|
| Kassenbestand | 5,2 | 5,1 |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 587,9 | 193,3 |
| Stand gemäß 31.12. (Bilanz) | 593,2 | 198,4 |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | -5,4 | -4,9 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | -2,6 | -4,8 |
| Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung) | 585,2 | 188,7 |

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 33 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen bleiben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Holding AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

| | 31.12.2023 in Mio. EUR | 31.12.2022 in Mio. EUR |
|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Andere Rücklagen | -132,6 | 190,3 |
| <i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i> | -52,8 | 272,3 |
| <i>davon Währungsdifferenzen</i> | -79,8 | -82,0 |
| Erwirtschaftetes Ergebnis | 1.283,5 | 1.274,1 |

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -13,5 Mio. EUR (Vj: rd. -2,8 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. -361 TEUR (Vj: rd. 271 TEUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen hinsichtlich der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte werden in Erläuterung 29.4.1. gemacht.

Die Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage ist in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Währungsumrechnungsdifferenzen sind das Ergebnis aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe auf die Berichtswährung. Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft im wesentlichen Commodity-Derivate.

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

| 31.12.2023 in Mio. EUR | bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | mehr als 5 Jahre | Gesamt |
|--|----------------|----------------|------------------|-----------------|
| Anleihen | 998,9 | 2.560,9 | 4.324,8 | 7.884,6 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 558,0 | 1.664,1 | 3.797,3 | 6.019,4 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 134,2 | 377,9 | 275,5 | 787,6 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 640,6 | 3.646,0 | 14.556,0 | 18.842,6 |
| Gesamt | 2.331,7 | 8.248,9 | 22.953,6 | 33.534,2 |

| 31.12.2022 in Mio. EUR | bis zu 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 | 296,8 | 1.439,3 | 4.235,9 | 5.972,0 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 171,3 | 229,1 | 376,1 | 776,5 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 941,5 | 2.251,7 | 11.501,4 | 14.694,6 |
| Gesamt | 2.409,6 | 7.477,3 | 20.439,5 | 30.326,4 |

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 4.338,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4.088,1 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

| Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2023 | Nominale in EUR | Laufzeiten | Nominalzinssatz | Effektivverzinsung | Anmerkung |
|---|-------------------------|---------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| Restlaufzeit | | | | | |
| bis zu 1 Jahr | 200.000.000,00 | 2009 bis 2024 | 4,40% | 4,41% | 1 Vertrag |
| 1 bis 5 Jahre | 940.000.000,00 | 2006 bis 2029 | 3,58% bis 4,81% | 3,59% bis 4,82% | 5 Verträge |
| mehr als 5 Jahre | 2.700.000.000,00 | 2010 bis 2049 | 0,43% bis 4,18% | 0,43% bis 4,19% | 13 Verträge |
| Gesamt | 3.840.000.000,00 | | | | 19 Verträge |

Bei Änderungen des Bundesbahngesetzes, wenn die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Vermögenswerte veräußern sollte, sich die Eigentümerstruktur ändert oder die Projektkosten wesentlich geringer als geplant sind, ist die EIB entweder zu informieren, sind zusätzliche Sicherheiten beizubringen oder kann die EIB noch nicht ausgezahlte Kredite zurückbehalten oder aber eine Rückzahlung verlangen.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 7.825,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8.823,6 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 387,8 Mio. EUR (Vj: rd. 732,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 7.825,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

| Nominale | Währung | Laufzeit | ISIN | Zinssatz |
|------------------|---------|---------------|--------------|----------|
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0243862876 | 2,9900% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0244522396 | 2,9900% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0252697130 | 3,5000% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0252721450 | 3,5000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0275973278 | 3,4900% |
| 80.000.000,00 | EUR | 2006 bis 2036 | XS0275974599 | 3,4900% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0321318163 | 4,0000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0324893626 | 4,0000% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0324895670 | 4,0000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0328866982 | 4,0000% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0331427905 | 4,0000% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2007 bis 2037 | XS0336043517 | 3,9900% |
| 50.000.000,00 | EUR | 2010 bis 2030 | XS0497430172 | 4,2100% |
| 70.000.000,00 | EUR | 2010 bis 2030 | XS0503724642 | 4,2000% |
| 100.000.000,00 | EUR | 2010 bis 2030 | XS0512125849 | 3,9000% |
| 1.500.000.000,00 | EUR | 2010 bis 2025 | XS0520578096 | 3,8750% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2011 bis 2026 | XS0691970601 | 3,5000% |
| 200.000.000,00 | EUR | 2011 bis 2031 | XS0717614951 | 4,0000% |
| 1.350.000.000,00 | EUR | 2012 bis 2032 | XS0782697071 | 3,3750% |
| 75.000.000,00 | EUR | 2013 bis 2033 | XS0954197470 | 2,1250% |
| 1.000.000.000,00 | EUR | 2013 bis 2033 | XS0984087204 | 3,0000% |
| 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 unbeding 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. 65,7 Mio. USD (Vj: rd. 63,8 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften. Der beizulegende Zeitwert dieser Anleihen wird mit einem Bewertungsmodell auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt und daher dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet (Erläuterung 29.5).

Durch die Österreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft wurden keine (Vj: rd. 24,9 Mio. EUR) Haftungen zu Finanzverbindlichkeiten übernommen.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

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. 641,8 Mio. EUR (Vj: rd. 617,4 Mio. EUR).

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 402,8 Mio. EUR (Vj: rd. 732,8 Mio. EUR), von denen im Jahr 2023 ein Betrag von rd. 15,0 Mio. EUR (Vj: rd. 345,0 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 16.313,1 Mio. EUR (Vj: rd. 11.916,4 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 227,8 Mio. EUR (Vj: rd. 195,0 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten:

| Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2023 Restlaufzeit | Nominale in EUR | Laufzeiten | Nominalzinssatz | Effektivverzinsung | Durchschnittliche Effektivverzinsung | Anmerkung |
|--|--------------------------|---------------|------------------------|-------------------------|---|---------------------|
| bis zu 1 Jahr | 280.000.000,00 | 2022 bis 2024 | 1,6500% | 0,6340% bis 2,1590% | 1,2311% | 4 Verträge |
| 1 bis 5 Jahre | 3.351.450.000,00 | 2017 bis 2028 | 0,0000% bis 6,2500% | -0,6520% bis 3,1510% | 1,6371% | 24 Verträge |
| mehr als 5 Jahre | 13.125.550.000,00 | 2017 bis 2120 | 0,0000% bis 4,1500% | -0,4940% bis 3,8220% | 1,5588% | 83 Verträge |
| Gesamt | 16.757.000.000,00 | | | | | 111 Verträge |

Es bestehen 111 (Vj: 85) Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 14,2 Mio. EUR (Vj: rd. 15,0 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 136,6 Mio. EUR (Vj: rd. 353,3 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalarückstellungen

Personalarückstellungen

| | 31.12.2023 in Mio. EUR | 31.12.2022 in Mio. EUR |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Gesetzliche Abfertigungen | 84,4 | 71,0 |
| Pensionen | 0,8 | 1,0 |
| Jubiläumsgelder | 262,3 | 237,3 |
| Sonstige Personalarückstellungen | 1,2 | 3,7 |
| Gesamt | 348,7 | 313,0 |
| <i>davon langfristig</i> | <i>348,7</i> | <i>313,0</i> |

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalarückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

| | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|---|----------------|----------------|
| Abzinsungsfaktor Abfertigung | 3,55% | 4,20% |
| Abzinsungsfaktor Pension | 3,50% | 4,20% |
| Abzinsungsfaktor Jubiläum | 3,45% | 4,10% |
| Gehaltssteigerungen | 5,20% | 5,20% |
| Pensionssteigerungen | 2,00% | 2,00% |
| Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung | 0,00 bis 1,27% | 0,00 bis 1,29% |
| Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte | 0,00 bis 6,96% | 0,00 bis 7,61% |

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt:

- Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.
- Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen über das bereits im Barwert berücksichtigte Ausmaß der begünstigten Arbeitnehmer:innen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 19,5 Mio. EUR (Vj: rd. 16,5 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete Mitarbeiter:innen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erbberechtigten der Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Barwert der Verpflichtung zum 01.01. | 71,0 | 83,7 |
| Dienstzeitaufwand | 3,2 | 3,9 |
| Zinsaufwand | 2,9 | 1,1 |
| im Periodenergebnis erfasst | 6,1 | 5,0 |
| Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen | 6,8 | -18,6 |
| Erfahrungsbedingte Anpassungen | 3,8 | 3,8 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasst | 10,6 | -14,8 |
| Abfertigungszahlungen | -3,6 | -2,7 |
| Unternehmensverkäufe und -erwerbe | 0,3 | 0,0 |
| Barwert der Verpflichtung zum 31.12. | 84,4 | 71,0 |

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR) werden in 2024, in Höhe von rd. 9,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) in 2025 bis 2028 und in Höhe von rd. 73,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,1 Mio. EUR) nach 2028 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 14,4 (Vj: 14,0) 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 %-Punkten | Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO | | Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO | |
|--|--|---|------------------|--|------------------|
| | | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
| Zinssatz | +/- 0,2 | -2,6 | -1,9 | 2,1 | 1,9 |
| Bezugserhöhung | +/- 0,2 | 2,0 | 1,9 | -2,6 | -1,9 |

Jubiläumsgelder

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. Mitarbeiter:innen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für die Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen Mitarbeiter:innen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Barwert der Verpflichtung zum 01.01. | 237,3 | 271,5 |
| Dienstzeitaufwand | 11,9 | 14,3 |
| Zinsaufwand | 9,4 | 2,6 |
| Jubiläumsgeldzahlungen | -21,9 | -18,6 |
| Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) | 14,2 | -39,9 |
| Erfahrungsbedingte Anpassungen | 11,4 | 7,4 |
| Barwert der Verpflichtung zum 31.12. | 262,3 | 237,3 |

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,6 (Vj: 8,1) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

| Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder | Veränderung der Annahme in %-Punkten | Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO | | Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO | |
|---|--|---|------------------|--|------------------|
| | | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
| Zinssatz | +/- 0,2 | -4,5 | -4,3 | 4,3 | 3,1 |
| Bezugserhöhung | +/- 0,2 | 4,2 | 3,0 | -4,4 | -4,3 |

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 24,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 3,50% (Vj: 4,20%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

| in Mio. EUR | Stand 01.01.2023 | Währungs- differenz | Ver- brauch | Auf- lösung | Umbu- chungen | Zins- effekte | Zuführung | Stand 31.12.2023 |
|--|---------------------|------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------|---------------------|
| Vertragsabwicklung VDV | 574,7 | 0,0 | -77,1 | -15,0 | 4,2 | -14,7 | 184,2 | 656,3 |
| Umweltschutzmaßnahmen | 35,1 | 0,0 | -0,3 | -11,1 | 0,0 | 0,8 | 1,5 | 25,9 |
| Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen | 24,3 | 0,0 | -6,5 | -4,4 | 0,0 | -0,1 | 3,7 | 17,1 |
| Stilllegungskosten | 21,3 | 0,0 | -1,1 | -3,9 | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 17,0 |
| Drohende Verluste | 20,9 | 0,0 | -9,5 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | 14,0 | 25,1 |
| Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen | 19,9 | 0,0 | -3,2 | -4,3 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 13,2 |
| Steuern und Abgaben | 1,1 | 0,0 | -0,3 | -0,5 | 0,0 | 0,0 | 1,9 | 2,2 |
| Rückerstattung Fahrtkostenersatz | 0,1 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |
| Restrukturierungen | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,4 |
| Sonstige | 129,5 | 0,1 | -18,1 | -18,0 | 0,0 | 3,0 | 32,6 | 129,1 |
| Summe | 827,0 | 0,1 | -116,1 | -57,5 | 4,2 | -10,0 | 238,6 | 886,3 |
| <i>davon langfristige</i> | <i>223,4</i> | | | | | | | <i>344,5</i> |

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten bzw. zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden dar.

Die Abrechnung des Verkehrsdienstvertrags Bund (VDV) wird jährlich ex-post von einer/einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer:in geprüft. Für allfällige aus diesem Titel entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für drohende Verluste aus einem Verkehrsdienstvertrag wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 656,3 Mio. EUR (Vj: rd. 574,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Zudem bestehen zum 31.12.2023 mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diesbezüglich wird auf das Kapitel Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminationen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in Höhe von rd. 11,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) aufgelöst. Die Auflösung der Rückstellung erfolgte, da aufgrund einer wasserrechtlichen Verhandlung im Oktober 2023 mit der zuständigen Behörde festgestellt wurde, dass die ÖBB-Infrastruktur als Grundstückseigentümer nicht in Anspruch genommen wird.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken, deren Buchwerte bereits auf null reduziert wurden und daher die Veränderungen der Rückstellungen ergebniswirksam erfasst werden. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Für eine Bahnstrecke, die 2024 verkauft wird, haben sich die Rückbaukosten durch eine alternative Nutzung des Erwerbers reduziert, weshalb die restliche Rückstellung in Höhe von 3,4 Mio. EUR aufgelöst wurde.

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. Für Grundstücke, bei denen keine Kontaminationen gefunden wurde oder bei denen seitens des Bauwerbers keine Abgeltung für Kontaminationen gefordert wurde, wurden die Rückstellungen in Höhe von 0,9 Mio. EUR aufgelöst.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus belastenden Verträgen in den einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie den Technischen Services zusammen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind unter anderem Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten.

Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf das Kapitel Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,6 bis 8,8% (Vj: 3,2 bis 16,6%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 344,5 Mio. EUR (Vj: rd. 223,4 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2024. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2024 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

31.12.2023

| in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
|--|----------------|-------------|----------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.614,4 | 0,0 | 1.614,4 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.232,4 | 25,4 | 1.257,8 |
| <i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i> | <i>289,9</i> | <i>0,0</i> | <i>289,9</i> |
| <i>davon Abgrenzungen Personal</i> | <i>237,8</i> | <i>0,0</i> | <i>237,8</i> |
| <i>davon sonstige Abgrenzungen</i> | <i>130,6</i> | <i>22,8</i> | <i>153,4</i> |
| <i>davon aus betrieblichen Steuern</i> | <i>109,2</i> | <i>0,0</i> | <i>109,2</i> |
| <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i> | <i>59,3</i> | <i>0,0</i> | <i>59,3</i> |
| Gesamt | 2.846,8 | 25,4 | 2.872,2 |

31.12.2022

| in Mio. EUR | kurzfristig | langfristig | Gesamt |
|--|----------------|-------------|----------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.373,9 | 0,0 | 1.373,9 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.565,5 | 26,5 | 1.592,0 |
| <i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i> | <i>737,9</i> | <i>0,0</i> | <i>737,9</i> |
| <i>davon Abgrenzungen Personal</i> | <i>236,4</i> | <i>0,0</i> | <i>236,4</i> |
| <i>davon sonstige Abgrenzungen</i> | <i>119,0</i> | <i>23,5</i> | <i>142,5</i> |
| <i>davon aus betrieblichen Steuern</i> | <i>56,7</i> | <i>0,0</i> | <i>56,7</i> |
| <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i> | <i>49,1</i> | <i>0,0</i> | <i>49,1</i> |
| Gesamt | 2.939,4 | 26,5 | 2.965,9 |

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 52,0 Mio. EUR (Vj: rd. 62,6 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ angesetzt.

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 47,9 Mio. EUR (Vj: rd. 42,2 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 11,3 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von rd. 36,6 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR) zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Eventualverbindlichkeiten und langfristige Verpflichtungen

28.1. Eventualverbindlichkeiten

| | 2023 in Mio. EUR | 2022 in Mio. EUR |
|---------------------------|---------------------|---------------------|
| Eventualverbindlichkeiten | 17,7 | 23,7 |
| Gesamt | 17,7 | 23,7 |

Die angegebenen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf des ÖBB-Konzerns abhängig ist. Bei den Eventualverbindlichkeiten handelt es sich mit rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) um Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

28.2. Langfristige Verpflichtungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat drei Strombezugsverträge mit Lieferanten abgeschlossen die Laufzeiten bis 2027, 2029 und 2042 haben wobei für einen Teil einer Bahnstromlieferungen läuft der Vertrag auf Bestandsdauer der Anlagen. Insgesamt werden jährlich 170 MW im Rahmen dieser Verträge bezogen. Die Bewertung mit den relevanten Preisen zum 31.12.2023 oder den durchschnittlichen Preisen 2023 (falls diese für die Preisfindung relevant sind) hat eine voraussichtliche Verpflichtung für 2024 in Höhe von rd. 215,4 Mio. EUR und bis zum Ende der Laufzeit eine Gesamtverpflichtung in Höhe von rd. 768,9 Mio. EUR ergeben. Die Gesamtverpflichtung umfasst nicht den Jahresbetrag in Höhe von rd. 68,3 Mio. EUR (Bestandsdauer der Anlagen), da nicht bekannt ist wie lange die Anlagen beim Lieferanten noch in Betrieb sein werden. Diese Verpflichtungen schwankt mit der Strompreisentwicklung.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Konzerns.

Die im ÖBB-Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte und Rohstoffswaps) mit einem Nominale von rd. 466,7 Mio. EUR (Vj: rd. 468,2 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Rohstoffswaps mit einem Nominale von rd. 26,6 Mio. EUR für die Lieferjahre 2024 und 2025 (Vj: rd. 47,3 Mio. EUR für die Lieferjahre 2023 und 2024) abgeschlossen. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2022 Zinsswaps mit einem Nominale von rd. 196,0 Mio. EUR abgeschlossen.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen. Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

| Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2023 | fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR | variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Finanzielle Vermögenswerte | 241,8 | 4,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1,7 | 4,5 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 0,9 | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 512,4 | 57,1 |
| Gesamt | 756,8 | 65,8 |
| Finanzverbindlichkeiten | 32.214,8 | 229,6 |
| <i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i> | <i>16.313,1</i> | <i>0,0</i> |
| Gesamt | 32.214,8 | 229,6 |

| Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2022 | fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR | variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR |
|---|---|---|
| Finanzielle Vermögenswerte | 167,0 | 13,5 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1,0 | 4,5 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 0,9 | 0,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 152,1 | 31,0 |
| Gesamt | 321,0 | 49,0 |
| Finanzverbindlichkeiten | 28.959,5 | 296,5 |
| <i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i> | <i>11.916,4</i> | <i>0,0</i> |
| Gesamt | 28.959,5 | 296,5 |

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) als fix oder variabel verzinsten Finanzinstrumente klassifiziert.

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates“ (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform“ bezeichnet). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB-Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industrie Arbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessengemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

| Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2023 in Mio. EUR | Wirksamkeit in GuV | | Wirksamkeit im Eigenkapital | |
|---|--------------------|------------------|-----------------------------|------------------|
| | +100 Basispunkte | -100 Basispunkte | +100 Basispunkte | -100 Basispunkte |
| Vermögenswerte | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | -8,8 | 9,3 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,6 | -0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Schulden | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | -3,1 | 3,1 | 3,5 | -3,6 |
| Auswirkung 2023 saldiert | -2,5 | 2,5 | -5,3 | 5,7 |

| Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2022 in Mio. EUR | Wirksamkeit in GuV | | Wirksamkeit im Eigenkapital | |
|---|--------------------|------------------|-----------------------------|------------------|
| | +100 Basispunkte | -100 Basispunkte | +100 Basispunkte | -100 Basispunkte |
| Vermögenswerte | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | -10,3 | 11,0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 0,1 | -0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Schulden | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | -4,1 | 4,1 | 5,2 | -5,1 |
| Auswirkung 2022 saldiert | -4,0 | 4,0 | -5,1 | 5,9 |

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

Bei verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

| | 2023 in Mio. USD | 2022 in Mio. USD |
|--|---------------------|---------------------|
| Währungssensitive Finanzinstrumente | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 5,8 | 9,0 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 102,5 | 100,2 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | -6,4 | -8,0 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | -95,5 | -95,5 |
| Nettofremdwährungsrisiko | 6,4 | 5,7 |

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis im Berichtsjahr um rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) höher oder niedriger gewesen.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der Finanzpartner 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.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

| Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR | Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) | abzüglich Sicherheiten (FV) | Netto- Exposure |
|--|--|--------------------------------|--------------------|
| Gesamtexposure 2023 | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 348,3 | 0,0 | 348,3 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 789,7 | -42,0 | 747,7 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 521,6 | -0,2 | 521,4 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 593,2 | -0,8 | 592,4 |
| Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte | 2.252,8 | -43,0 | 2.209,8 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 17,7 | 0,0 | 17,7 |
| Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen | 17,7 | 0,0 | 17,7 |
| Gesamtkreditrisiko 31.12.2023 | 2.270,5 | -43,0 | 2.227,5 |
| Gesamtexposure 2022 | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 736,2 | 0,0 | 736,2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 625,5 | -3,1 | 622,4 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 161,7 | 0,0 | 161,7 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 198,4 | 0,0 | 198,4 |
| Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte | 1.721,8 | -3,1 | 1.718,7 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 23,7 | 0,0 | 23,7 |
| Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen | 23,7 | 0,0 | 23,7 |
| Gesamtkreditrisiko 31.12.2022 | 1.745,5 | -3,1 | 1.742,4 |

Hinsichtlich der Fälligkeiten der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen unter anderem aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

| in Mio. EUR | Buchwert 31.12.2023 | nicht zahlungs-wirksame | Cashflows 2024 zu zahlungswirksamen Buchwerten | | Cashflows 2025–2028 zu zahlungswirksamen Buchwerten | | Cashflows 2029ff zu zahlungswirksamen Buchwerten | |
|---|------------------------|-------------------------|--|--------------------|---|----------------------|--|-------------------|
| | | Buchwerte 31.12.2023 | Zinsen *) 2024 | Tilgung *) 2024 | Zinsen 2025–2028 | Tilgung 2025–2028 | Zinsen 2029ff | Tilgung 2029ff |
| Originäre finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Anleihen | 7.884,6 | 0,0 | 244,0 | 998,9 | 691,6 | 2.560,9 | 695,4 | 4.324,8 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 6.019,4 | 0,0 | 153,2 | 558,0 | 509,2 | 1.664,1 | 448,4 | 3.797,3 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL | 787,6 | 0,0 | 31,0 | 134,2 | 34,8 | 377,9 | 41,9 | 275,5 |
| übrige Finanzverbindlichkeiten | 18.675,2 | 21,7 | 247,2 | 285,2 | 897,3 | 3.591,2 | 4.619,9 | 14.556,0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.577,8 | 0,0 | 0,0 | 1.577,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 694,4 | 0,0 | 0,0 | 691,8 | 0,0 | 2,2 | 0,0 | 0,4 |

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2023 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

| in Mio. EUR | Buchwert 31.12.2022 | nicht zahlungs-wirksame | Cashflows 2023 zu zahlungswirksamen Buchwerten | | Cashflows 2024–2027 zu zahlungswirksamen Buchwerten | | Cashflows 2028ff zu zahlungswirksamen Buchwerten | |
|---|------------------------|-------------------------|--|--------------------|---|----------------------|--|-------------------|
| | | Buchwerte 31.12.2022 | 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 | 5.972,1 | 0,0 | 139,1 | 296,8 | 501,3 | 1.439,3 | 538,5 | 4.235,9 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL | 776,5 | 0,0 | 15,8 | 171,3 | 45,5 | 229,1 | 32,1 | 376,1 |
| übrige Finanzverbindlichkeiten | 14.486,5 | 24,9 | 134,4 | 573,6 | 484,9 | 2.216,2 | 3.546,1 | 11.501,4 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.325,2 | 0,0 | 0,0 | 1.262,1 | 0,0 | 62,6 | 0,0 | 0,5 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.145,1 | 0,0 | 0,0 | 1.144,3 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,6 |

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2022 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus Restpositionen aus bereits aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen in Höhe von rd. 21,7 Mio. EUR (Vj: rd. 24,9 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

| in Mio. EUR | Buchwert 31.12.2023 | Cashflows 2024 | | Cashflows 2025-2028 | | Cashflows 2029ff | |
|---|------------------------|----------------|-----------------|---------------------|----------------------|------------------|-------------------|
| | | Zinsen 2024 | Tilgung 2024 | Zinsen 2025-2028 | Tilgung 2025-2028 | Zinsen 2029ff | Tilgung 2029ff |
| Derivative finanzielle Forderungen | | | | | | | |
| Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung | 64,2 | 0,0 | 7,4 | 0,0 | 1,4 | 0,0 | 0,0 |
| Stromderivate mit Cashflow Hedges | 10,1 | 0,0 | 25,4 | 0,0 | 29,8 | 0,0 | 0,0 |
| Dieselswaps mit Cashflow Hedges | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zinsderivate mit Cashflow Hedges | 4,2 | 4,6 | 0,0 | 13,7 | 0,0 | 2,1 | 0,0 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | |
| Zinsderivate – Cashflow Hedges | 8,5 | 0,5 | 0,0 | -1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stromderivate – Cashflow Hedges | 76,4 | 0,0 | 129,3 | 0,0 | 112,6 | 0,0 | 0,0 |
| Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung | 79,3 | 0,0 | 189,0 | 0,0 | 14,2 | 0,0 | 0,0 |
| Dieselswaps mit Cashflow Hedges | 3,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Finanzgarantien | | | | | | | |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 17,7 | 0,0 | 10,0 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 4,8 |

| 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 Forderungen | | | | | | | |
| Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung | 223,1 | 0,0 | 100,7 | 0,0 | 18,9 | 0,0 | 0,0 |
| Stromderivate mit Cashflow Hedges | 295,7 | 0,0 | 64,5 | 0,0 | 133,4 | 0,0 | 0,0 |
| Dieselswaps mit Cashflow Hedges | 2,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zinsderivate mit Cashflow Hedges | 13,5 | 1,6 | 0,0 | 6,1 | 0,0 | 1,8 | 0,0 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | |
| Zinsderivate – Cashflow Hedges | 8,1 | 2,9 | 0,0 | 11,1 | 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 |
| Dieselswaps mit Cashflow Hedges | 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Finanzgarantien | | | | | | | |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 23,7 | 0,0 | 11,9 | 0,0 | 6,3 | 0,0 | 5,5 |

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedging an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich, oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen vor allem aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwerttrisiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

Der ÖBB-Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos variabel verzinsten Grundgeschäfte Payer-Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix“) abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der EURIBOR-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Cashflow Hedges:

| 31.12.2023 Laufzeitende | Anzahl Swaps | Nominalvolumen in Mio. EUR |
|--|-----------------|-------------------------------|
| Bestand | 15 | 420,9 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 1 | 25,3 |
| <i>davon Laufzeitende 2026</i> | 11 | 199,6 |
| <i>davon Laufzeitende 2027</i> | 1 | 59,5 |
| <i>davon Laufzeitende 2028ff</i> | 2 | 136,5 |
| 31.12.2022 Laufzeitende | Anzahl Swaps | Nominalvolumen in Mio. EUR |
| Bestand | 15 | 420,9 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 1 | 25,3 |
| <i>davon Laufzeitende 2026</i> | 11 | 199,6 |
| <i>davon Laufzeitende 2027ff</i> | 3 | 196,0 |

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt. Sicherungsbeziehungen, die von der IBOR-Reform betroffen sind, können aufgrund einer zeitlichen Inkongruenz zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument in Bezug auf den Übergang vom IBOR eine Unwirksamkeit erfahren. Wenn eine Sicherungsbeziehung direkt von der Ungewissheit betroffen ist, die sich aus der IBOR-Reform ergibt, dann geht der Konzern zu diesem Zweck davon aus, dass der Referenzzinssatz infolge der Reform des Referenzzinssatzes nicht verändert wird.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 1,3 Mio. EUR Ertrag [Vj: rd. 12,4 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,8 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2024: rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR), 2025 bis 2027: rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR), 2028ff: rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR).

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement / Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) auf dem Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorrident definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges – Strom

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards und Futures, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn- und Verlustrechnung 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. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über einen Zeitraum von ein bis drei Jahren für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

| Stromderivate in Hedge Beziehung 31.12.2023 | | Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR | Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro | Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR |
|--|-----------------|---|---|--|
| Laufzeitende | Anzahl Forwards | MWh | | |
| Bestand | 602 | 2.301.052 | 279,8 | -66,2 |
| davon Laufzeitende 2024 | 387 | 1.270.447 | 154,7 | -40,1 |
| davon Laufzeitende 2025 | 196 | 846.645 | 106,2 | -23,9 |
| davon Laufzeitende 2026 | 18 | 175.200 | 18,1 | -2,1 |
| davon Laufzeitende 2027 | 1 | 8.760 | 0,8 | 0,0 |

| Stromderivate in Hedge Beziehung | | | Nominal | Durchschnittlicher | Beizulegender |
|---|-----------------|------------------|-----------------|--------------------|---------------|
| 31.12.2022 | | | (Kontraktpreis) | Ausübungspreis | Zeitwert |
| Laufzeitende | Anzahl Forwards | MWh | in Mio. EUR | in Euro | 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> |

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der Planeinkaufsmenge zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen (EEX-Notierung), die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktwerte oder Stromeinkaufsfutures entsprechen der EEX-Notierung.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand, ebenso wie etwaige Ineffektivitäten erfasst.

Bei den geschlossenen Derivaten handelt es sich um Forwards für die Versorgung der Betriebsanlagen. Wenn die Ausschreibung erfolgt bzw. die Vergabe erfolgt ist, wird die über den Forward ursprünglich gekaufte Menge durch einen gegenläufigen Forward verkauft und somit glattgestellt. Die Umbuchung aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt bei Lieferung.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

| Stromforwards | | | | | OCI nach |
|-----------------------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| in Mio. EUR | CFH | CFH geschlossen | OCI gesamt | Latente Steuern | Steuern |
| 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 |
| Bahnstrom | -149,5 | 0,0 | -149,5 | -35,9 | -113,7 |
| Betriebsanlagen | -24,7 | 0,0 | -24,7 | -5,9 | -18,8 |
| Betriebsanlagen geschlossen | 4,3 | -4,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Umbuchung GuV 2023 | -185,9 | -52,5 | -238,4 | -55,5 | -183,0 |
| Stand 31.12.2023 | -66,2 | 4,0 | -62,2 | -14,3 | -47,9 |

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

29.4.2. Cashflow Hedges – Diesel

Der Rohstoff „Diesel“ stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie der Österreichische Postbus AG und somit auf den ÖBB-Konzern auswirken. Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Die Österreichische Postbus AG erbringt ihre Leistungen für ÖBB-konzernexterne Kund:innen.

Leistungen werden überwiegend im Rahmen von Transportverträgen bzw. Verkehrsdiensteverträgen (VDV) für Verkehrsverbünde über mehrere Jahre hinweg erbracht. Somit ist der ÖBB-Konzern langfristig kontrahiert und muss damit auch die Preisschwankungen beim Diesel in die wirtschaftliche Betrachtung einfließen lassen. Folglich ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde beschlossen, jeweils die ersten 60% bzw. 70% der Planeinkaufsmenge für das nächste Geschäftsjahr und die ersten 30% bzw. 35% der Planeinkaufsmenge des übernächsten Geschäftsjahres der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH bzw. der Österreichische Postbus AG bis 30.09. des laufenden Geschäftsjahres abzusichern. Damit sind die Planannahmen für das entsprechende Volumen zum Kalkulationszeitpunkt bzw. zum Zeitpunkt, an dem die Preise festgesetzt werden (Budget, Vertragsabschluss mit Kunden), gesichert.

Als gesichertes Grundgeschäft wurde im Geschäftsjahr 2023 die Planeinkaufsmenge des Rohstoffes Diesel im Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2025 designiert. Dieser besteht aus einem fossilen (93,1%) und biogenen Anteil (6,9%). Es wird nur die auf den fossilen Dieselanteil bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko designiert. Die als Cashflow Hedge designierten Dieselswaps basieren auf dem ULSD10ppm barges fob Rotterdam und entsprechen exakt der auf dem fossilen Dieselanteil bezogenen Preiskomponente des Grundgeschäfts. Das heißt, das zugrunde liegende Risiko der Dieselswaps ist mit dem der abgesicherten Risikokomponente identisch. Daher liegt für sämtliche Sicherungsbeziehungen ein Absicherungsverhältnis von 1:1 vor.

- Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH im Geschäftsjahr 2023 ist die Absicherung der ersten 60% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2024 und der ersten 30% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2025 von Diesel exklusive Biodieselanteil.
- Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der Österreichischen Postbus AG für das Geschäftsjahr 2023 ist die Absicherung der ersten 70% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2024 und der ersten 35% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2025 von Diesel exklusive Biodieselanteil.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

| 31.12.2023 | | | Nominal- | Durchschnittlicher | Beizulegender |
|--------------------------------|--------------|------------------|-------------|--------------------|---------------|
| Laufzeitende | Anzahl Swaps | metrische Tonnen | volumen | Ausübungspreis | Zeitwert |
| | | | in Mio. EUR | in Euro | in Mio. EUR |
| Bestand | 18 | 59.687 | 41,0 | 1.372,0 | 3,7 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 12 | 40.211 | 28,3 | 1.405,2 | 3,0 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 6 | 19.476 | 12,7 | 1.303,0 | 0,7 |

| 31.12.2022 | | | Nominal- | Durchschnittlicher | Beizulegender |
|--------------------------------|--------------|------------------|-------------|--------------------|---------------|
| Laufzeitende | Anzahl Swaps | metrische Tonnen | volumen | Ausübungspreis | Zeitwert |
| | | | in Mio. EUR | in Euro | in Mio. EUR |
| Bestand | 12 | 62.238 | 47,3 | 760,0 | -0,6 |
| <i>davon Laufzeitende 2023</i> | 6 | 42.141 | 32,9 | 780,8 | -0,2 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 6 | 20.097 | 14,4 | 716,5 | -0,4 |

Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Dieseleinkäufe, die sich durch die Änderungen des Dieselpreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Dieselswaps, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen sind, ausgeglichen. Es erfolgt eine Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte (Basis Adjustment) oder eine Umbuchung in den Materialaufwand des zunächst im Eigenkapital geparkten effektiven Teils der Wertänderungen des Sicherungsderivats bei Durchführung des gesicherten Grundgeschäfts.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des Rohstoffpreises wird ein hypothetisches Derivat gebildet. Eine etwaige Ineffektivität der Hedge-Beziehung (soweit die kumulierte Fair-Value-Änderung des Sicherungsgeschäfts größer ist als die kumulierte Fair-Value-Änderung des gesicherten Cashflows) wird im Finanzergebnis erfasst.

Ineffektivitäten können sich ergeben, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der Österreichischen Postbus AG und der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH abweicht, es zu einer Übersicherung kommt, da die erwartete Transaktion nicht oder in geringerem Ausmaß als geplant eintritt, und aus der Diskontierung des Grundgeschäfts.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Dieselderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

| kumuliertes sonstiges Ergebnis aus Dieselderivaten zum 31.12. in Mio. EUR | OCI | Latente Steuern | OCI nach latente Steuern |
|--|-------------|-----------------|-----------------------------|
| <i>Stand 01.01.2022</i> | 5,7 | -1,5 | 4,3 |
| erfolgsneutral erfasste Beträge | 16,8 | -4,2 | 12,6 |
| in die GuV umgegliederte Beträge | -22,2 | 5,6 | -16,7 |
| in die Anschaffungskosten oder sonstigen Buchwert umgegliederte Beträge | -0,9 | 0,2 | -0,7 |
| Stand 31.12.2022 | -0,6 | 0,1 | -0,5 |
| erfolgsneutral erfasste Beträge | -0,1 | 0,0 | -0,1 |
| in die GuV umgegliederte Beträge | 0,3 | -0,1 | 0,2 |
| in die Anschaffungskosten oder sonstigen Buchwert umgegliederte Beträge | -0,9 | 0,2 | -0,7 |
| Stand 31.12.2023 | -1,3 | 0,3 | -1,0 |

Sensitivitätsanalyse Dieselpreis

Wenn der Dieselpreis zum Bilanzstichtag um 10% niedriger beziehungsweise um 10% höher gelegen wäre, dann hätte die Änderung des Marktpreisniveaus eine Verringerung beziehungsweise Erhöhung des Eigenkapitals in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR) ergeben.

29.4.3. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

| Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023 | Anzahl Forwards Einkauf | MWh | Nominal- volumen in Mio. EUR | Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR | Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR |
|--|-------------------------------|-----------|------------------------------------|---|--|
| Bestand | 277 | 1.411.701 | 211,9 | | -75,9 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 269 | 1.306.581 | 196,3 | 150,2 | -71,7 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 8 | 105.120 | 15,6 | 148,7 | -4,2 |

| Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023 | Anzahl Forwards Verkauf | MWh | Nominal- volumen in Mio. EUR | Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR | Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR |
|--|-------------------------------|-----------|------------------------------------|---|--|
| Bestand | 53 | 1.275.435 | 175,9 | | 60,8 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 52 | 1.179.075 | 165,3 | 140,2 | 59,5 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 1 | 96.360 | 10,6 | 109,8 | 1,3 |

| Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022 | Anzahl Forwards Einkauf | MWh | Nominal- volumen in Mio. EUR | Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR | Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR |
|--|-------------------------------|-----------|------------------------------------|---|--|
| Bestand | 744 | 1.884.344 | 423,9 | | 41,6 |
| <i>davon Laufzeitende 2023</i> | 600 | 1.642.004 | 377,1 | 229,7 | 31,8 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 143 | 233.580 | 45,4 | 194,4 | 9,8 |
| <i>davon Laufzeitende 2025</i> | 1 | 8.760 | 1,3 | 153,0 | 0,1 |

| Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022 | Anzahl Forwards Verkauf | MWh | Nominal- volumen in Mio. EUR | Durch- schnittlicher Ausübungspreis in EUR | Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR |
|--|-------------------------------|-----------|------------------------------------|---|--|
| Bestand | 84 | 1.553.158 | 359,9 | | -4,8 |
| <i>davon Laufzeitende 2023</i> | 65 | 1.375.426 | 318,9 | 231,9 | -6,5 |
| <i>davon Laufzeitende 2024</i> | 19 | 177.732 | 41,1 | 231,1 | 1,7 |

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.4.4. Sensitivitäten Stromderivate

Eine Erhöhung beziehungsweise Reduktion des Strompreises um 10% bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 29,0 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: 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-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarungen mit der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen, und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiter:innenanzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter.

Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2023 rd. 3.192,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.506,1 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinsten Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 8.040,9 Mio. EUR (Vj: rd. 8.802,1 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 7.882,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8.802,1 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Für rd. 158,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wurden die Barwerte errechnet, da keine Marktnotierung verfügbar war.

Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Bloomberg. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 57,6 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

| Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2023 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich | | FVtPL EK- Instru- mente | zwin- gend zum FVtPL | zu fort- geführten Anschaffungs- kosten | Leasing | Cash | Hedge Account- ing | Fair Value |
|---|----------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|--|------------|--------------|--------------------------|---------------|
| | | Non- Financial Instru- ments | Financial Instru- ments | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 187,8 | 0,0 | 187,8 | 9,7 | 0,0 | 173,9 | 3,1 | 0,0 | 1,1 | 217,7 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 78,7 | 70,6 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 8,1 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 160,3 | 0,0 | 160,3 | 0,0 | 64,2 | 77,8 | 4,6 | 0,0 | 13,7 | 160,3 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 735,1 | 25,7 | 709,4 | 0,0 | 0,0 | 709,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 709,4 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 441,0 | 326,8 | 114,2 | 0,0 | 0,0 | 114,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 114,2 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 593,2 | 0,0 | 593,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 593,2 | 0,0 | 593,2 |
| Summe Buchwert je Kategorie | | | | 9,7 | 64,2 | 1.083,4 | 7,7 | 593,2 | 14,8 | |

| Finanzverbindlichkeiten 31.12.2023 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich | | At Amortised Cost | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Hedge Accounting | Leasing | Fair Value |
|--|----------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------|---|---------------------|--------------|------------|
| | | Non- Financial Instru- ments | Financial Instru- ments | | | | | |
| Langfristige Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 31.202,5 | 0,0 | 31.202,5 | 30.646,5 | 0,0 | 34,9 | 521,1 | 29.119,2 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 25,4 | 22,8 | 2,6 | 2,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,6 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 2.331,7 | 0,0 | 2.331,7 | 2.078,4 | 79,3 | 53,2 | 120,8 | 2.331,7 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.614,4 | 36,6 | 1.577,8 | 1.577,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1.577,8 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.232,4 | 540,6 | 691,8 | 691,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 691,8 |
| Summe Buchwert je Kategorie | | | | 34.997,1 | 79,3 | 88,1 | 641,9 | |

| Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2022 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich | | FVtPL EK- Instru- mente | zwin- gend zum FVtPL | zu fort- geführten Anschaffungs- kosten | Leasing | Cash | Hedge Account- ing | Fair Value |
|---|----------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|--|-------------|--------------|--------------------------|---------------|
| | | Non- Financial Instru- ments | Financial Instru- ments | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 314,3 | 0,0 | 314,3 | 10,2 | 0,0 | 174,0 | 8,8 | 0,0 | 121,3 | 375,4 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 85,7 | 77,8 | 7,9 | 0,0 | 0,0 | 7,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7,9 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 421,7 | 0,0 | 421,7 | 0,0 | 223,1 | 4,0 | 3,9 | 0,0 | 190,7 | 421,7 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 592,0 | 18,4 | 573,6 | 0,0 | 0,0 | 573,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 573,6 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 454,9 | 303,0 | 151,9 | 0,0 | 0,0 | 151,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 151,9 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 198,4 | 0,0 | 198,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 198,4 | 0,0 | 198,4 |
| Summe Buchwert je Kategorie | | | | 10,2 | 223,1 | 911,4 | 12,7 | 198,4 | 312,0 | |

| Finanzverbindlichkeiten 31.12.2022 in Mio. EUR | Buchwert | abzüglich | | At Amortised Cost | At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) | Hedge Account- ing | Leasing | Fair Value |
|--|----------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------|---|--------------------------|--------------|------------|
| | | Non- Financial Instru- ments | Financial Instru- ments | | | | | |
| Langfristige Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 27.916,9 | 0,0 | 27.916,9 | 27.444,5 | 0,0 | 13,0 | 459,4 | 24.378,6 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 26,5 | 23,2 | 3,3 | 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,3 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 2.409,7 | 0,0 | 2.409,7 | 2.056,5 | 190,8 | 4,3 | 158,1 | 2.409,7 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.373,9 | 48,7 | 1.325,2 | 1.325,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1.325,2 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 1.565,5 | 423,7 | 1.141,8 | 1.141,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1.141,8 |
| Summe Buchwert je Kategorie | | | | 31.971,3 | 190,8 | 17,3 | 617,5 | |

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 31.12.2023 in Mio. EUR | Buchwerte brutto gebucht | potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden | Nettobeträge nach potenzieller Saldierung |
|-------------------------------|-----------------------------|---|--|
| Stromderivate Aktiv | 64,2 | -20,6 | 43,6 |
| Stromderivate Passiv | -79,3 | 20,6 | -58,7 |

| 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 |

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Konzern-Bilanz

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

| Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2023 in Mio. EUR | Zinsergebnis | Währungs- umrechnung | Ergebnis aus Wert- berichtigung | Ergebnis aus Beteiligungen |
|---|--------------|-------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC) | 21,3 | 6,9 | 0,1 | 0,0 |
| FVtPL (EK-Instrumente) | 0,0 | 0,0 | -0,6 | 2,2 |
| Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *) | -407,1 | -2,9 | 0,0 | 0,0 |

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR saldiert.

| Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2022 in Mio. EUR | Zinsergebnis | Bewertung zum Fair Value | Währungs- umrechnung | Ergebnis aus Wert- berichtigung | Ergebnis aus dem Abgang | Ergebnis aus Beteiligungen |
|---|--------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC) | 22,7 | 0,0 | -4,0 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| FVtPL (EK-Instrumente) | 0,0 | 0,2 | 0,0 | -0,3 | 0,0 | 0,2 |
| Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *) | -427,3 | 0,0 | -8,3 | 0,0 | -2,2 | 0,0 |

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen in Höhe von netto rd. 407,1 Mio. EUR (Vj: rd. 427,3 Mio. EUR) aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

| in Mio. EUR | Vermögenswerte | | Schulden | |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | Buchwerte 31.12.2023 | Buchwerte 31.12.2022 | Buchwerte 31.12.2023 | Buchwerte 31.12.2022 |
| Zinsswaps | | | | |
| mit Cashflow Hedges | 4,2 | 13,5 | 8,5 | 8,1 |
| Stromderivate | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 64,2 | 223,1 | 79,3 | 186,3 |
| mit Cashflow Hedges | 10,1 | 295,7 | 76,4 | 6,0 |
| Dieselswaps | | | | |
| mit Cashflow Hedges | 0,5 | 2,7 | 3,2 | 3,3 |
| Sonstige Derivate | | | | |
| ohne Hedge-Beziehung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,5 |
| Summe | 79,0 | 535,0 | 167,4 | 208,2 |

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung zum 31.12.2022 betreffen Swaps im Zusammenhang mit der Restposition einer aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktion, welche im Jänner 2023 beendet wurde. Im Geschäftsjahr 2023 abgeschlossene Devisentermingeschäfte zur Absicherung der offenen Restpositionen der aufgelösten CBL-Transaktionen hatten zum 31.12.2023 keinen wesentlichen beizulegenden Zeitwert.

Fair-Value-Hierarchie – Derivate

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

| 31.12.2023 | | | | |
|-----------------------------------|------------|--------------|------------|--------------|
| in Mio. EUR | Level 1 | Level 2 | Level 3 | Summe |
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,1 | 14,8 | 0,0 | 14,9 |
| Derivate ohne Hedge-Beziehung | 0,0 | 64,2 | 0,0 | 64,2 |
| Eigenkapitalinstrumente | 0,0 | 0,0 | 9,7 | 9,7 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 0,1 | 79,0 | 9,7 | 88,8 |
| Derivate ohne Hedge-Beziehung | 0,0 | 79,3 | 0,0 | 79,3 |
| Derivate unter Hedge Accounting | 0,0 | 88,1 | 0,0 | 88,1 |
| Finanzielle Schulden | 0,0 | 167,4 | 0,0 | 167,4 |

| 31.12.2022 | | | |
|-----------------------------------|--------------|-------------|--------------|
| in Mio. EU2 | Level 2 | Level 3 | Summe |
| Derivate unter Hedge Accounting | 312,0 | 0,0 | 312,0 |
| Derivate ohne Hedge-Beziehung | 223,1 | 0,0 | 223,1 |
| Eigenkapitalinstrumente | 0,0 | 10,2 | 10,2 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 535,1 | 10,2 | 545,3 |
| Derivate ohne Hedge-Beziehung | 190,8 | 0,0 | 190,8 |
| Derivate unter Hedge Accounting | 17,3 | 0,0 | 17,3 |
| Finanzielle Schulden | 208,1 | 0,0 | 208,1 |

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet. Es wurden diesbezüglich Discounted-Cashflow-Modelle für die Bewertung herangezogen, welche auf beobachtbaren Marktparametern (z.B. Marktzinssätze, etc.) beruhen. Forwards im Strombereich werden zu Marktpreisen (EEX), angepasst um Kreditrisiken und Zinskomponenten, bewertet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt in beiden Berichtsjahren rd. 26.000 Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.000 (Vj: 4.000) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2024 und 2112 (Vj: 2023 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt, welche als operatives Leasing klassifiziert wurden. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

| 31.12.2023 in Mio. EUR | Gesamt | bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | mehr als 5 Jahre |
|---|--------|---------------|---------------|------------------|
| Grundstücke und Bauten | 834,2 | 60,7 | 147,6 | 625,9 |
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | 0,1 | 0,0 *) | 0,1 | 0,0 *) |
| Fahrpark | 71,8 | 25,9 | 45,9 | 0,0 |

*) Kleinstbetrag.

| 31.12.2022 in Mio. EUR | Gesamt | bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | mehr als 5 Jahre |
|---|--------|---------------|---------------|------------------|
| Grundstücke und Bauten | 630,4 | 52,5 | 126,4 | 451,5 |
| Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung | 0,2 | 0,0 *) | 0,1 | 0,1 |
| Fahrpark | 11,5 | 5,2 | 6,2 | 0,1 |

*) Kleinstbetrag.

Die Erhöhung im Geschäftsjahr 2023 resultiert aus neu abgeschlossenen Leasingverträgen in der ÖBB-Infrastruktur AG.

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

| 31.12.2023 | Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR |
|--|---|--|
| bis zu 1 Jahr | 4,3 | 0,1 |
| 1 bis 5 Jahre | 3,1 | 0,0 *) |
| Summe der Mindestleasingzahlungen | 7,5 | 0,1 |
| abzüglich Zinsenanteil | -0,1 | |
| Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition | 7,4 | |

*) Kleinstbetrag.

| | Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR |
|--|---|--|
| 31.12.2022 | | |
| bis zu 1 Jahr | 4,0 | 0,1 |
| 1 bis 5 Jahre | 8,9 | 0,1 |
| Summe der Mindestleasingzahlungen | 12,9 | 0,2 |
| abzüglich Zinsenanteil | -0,2 | |
| Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition | 12,7 | |

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude und Fahrpark und haben eine maximale Laufzeit bis 2041. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

| | Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR |
|--|---|---|
| 31.12.2023 | | |
| bis zu 1 Jahr | 152,2 | 18,0 |
| 1 bis 5 Jahre | 415,9 | 41,9 |
| mehr als 5 Jahre | 308,3 | 28,9 |
| Summe der Mindestleasingzahlungen | 876,4 | 88,8 |
| abzüglich Zinsenanteil | -88,8 | |
| Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten | 787,6 | |

| | Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR | Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR |
|--|---|---|
| 31.12.2022 | | |
| bis zu 1 Jahr | 187,1 | 15,8 |
| 1 bis 5 Jahre | 274,6 | 45,5 |
| mehr als 5 Jahre | 408,2 | 32,1 |
| Summe der Mindestleasingzahlungen | 869,9 | 93,4 |
| abzüglich Zinsenanteil | -93,4 | |
| Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeit | 776,5 | |

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 Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Beträge

| in Mio. EUR | 2023 | 2022 |
|--|-------|-------|
| Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten | 12,2 | 6,9 |
| Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse | 35,1 | 42,1 |
| Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert | 1,9 | 1,5 |
| Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden | 0,6 | 0,5 |
| Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16 | 131,7 | 117,2 |

In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

| in Mio. EUR | 2023 | 2022 |
|--|--------|--------|
| Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse | -150,3 | -133,3 |
| davon Tilgungsanteil | -137,7 | -126,1 |
| davon Zinsanteil | -12,6 | -7,2 |

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

Zu den Bilanzstichtagen werden Leasingverbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR (Vj: rd. 21,7 Mio. EUR) ausgewiesen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

In den vergangenen Jahren hat die ÖBB-Personenverkehr AG eine Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL-Transaktion) abgeschlossen, die mit 31.12.2023 noch besteht.

Bei dieser CBL-Transaktion handelt es sich um eine echtfinanzierte CBL-Transaktion. Bei den Vermögenswerten, die dieser Transaktion zugrunde liegen, handelt es sich um Elektrotriebwagen. In dieser Transaktion tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Personenverkehr AG zurück. Mindestratings kommen nicht zur Anwendung. Das den Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2022 ist die letzte CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG vorzeitig beendet worden.

Bilanzielle Behandlung

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Die veräußerten und zurückgeleasten Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden. Im Konzernjahresabschluss war folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz (on balance) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2023 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2023 rd. 124,1 Mio. EUR (Vj: rd. 133,6 Mio. EUR).

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2023 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 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) bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) ebenfalls bis zum 31.12.2067 erneuert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt damit für die auf ausländischem Staatsgebiet befindlichen Teilabschnitte der bestehenden grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken in die Schweiz und nach Liechtenstein über aktuelle und gültige Infrastrukturkonzessionen als Infrastrukturbetreiberin bis zum Ende des Jahres 2067 im Sinne der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben und hat damit dort – vergleichbar der ihr in Österreich durch § 51 Bundesbahngesetz eingeräumten Rechtsstellung – die Rechte und Pflichten eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers für die von den Konzessionen erfassten Strecken.

Die Strecke Feldkirch-Buchs ist somit in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen.

Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2023 einen Buchwert von rd. 24,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25,5 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB-Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichsten Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und Mitglieder der Vorstände bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewählter Rabatte getätigt. Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

| in Mio. EUR | Assoziierte Unternehmen | | Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen | | Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen und Unternehmen | |
|---|-------------------------|------|--|------|--|--------|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge) | 40,4 | 31,5 | 1,7 | 0,8 | 0,3 | 0,1 |
| Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen) | 48,8 | 44,0 | 5,8 | 3,4 | 0,2 | 0,1 |
| Forderungen 31.12. | 8,3 | 5,0 | 1,0 | 0,4 | 0,0 *) | 0,0 *) |
| Schulden 31.12. | 10,5 | 5,4 | 1,2 | 1,3 | 0,0 | 0,0 |

*) Kleinstbetrag.

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und mit ihnen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer:innen oder nahestehende Personen von Organen des ÖBB-Konzerns einen beherrschenden Einfluss haben. Darüber hinaus wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen.

Es gab an verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Group

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Kosten betragen rd. 1.140,5 Mio. EUR (Vj: rd. 993,2 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 357,7 Mio. EUR (Vj: rd. 316,8 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr bzw. „Rollende Landstraße“ erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2023 rd. 130,7 Mio. EUR (Vj: rd. 110,1 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und 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 2024 bis 2029 wurde von der Republik Österreich am 18.10.2023 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 27.11.2023 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 2023 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.316,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.260,4 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie Nutzungsentgelte gewährt. Für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung wurden rd. 441,5 Mio. EUR (Vj: rd. 430,7 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 150,0 Mio. EUR (Vj: rd. 100,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 55,0 Mio. EUR (Vj: rd. 69,7 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 2023 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.401,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.403,5 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.316,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.221,0 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung um rd. 86,7 Mio. EUR (Vj: rd. 20,1 Mio. EUR) auf rd. 1.403,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.241,0 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.085,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.182,5 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Summe um rd. 411,1 Mio. EUR (Vj: rd. 363,5 Mio. EUR) reduziert.

Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 125,0 Mio. EUR (Vj: rd. 104,2 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. 674,2 Mio. EUR (Vj: rd. 822,1 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 91,8 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 118,8 Mio. EUR (Vj: rd. 70,4 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 15,9 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. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2023 stellt sich demnach wie folgt dar:

| in Mio. EUR | Gesamter Zuschuss | Abgrenzungen und | |
|---|-------------------|------------------|---------------------|
| | | Rückzahlungen | Ertragswirksam 2023 |
| § 42 (1) Betriebsführung | 643,8 | -413,7 | 230,1 |
| § 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung | 441,5 | 2,6 | 444,1 |
| Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs. 1 und §42 Abs. 2 BBG | 1.085,3 | -411,1 | 674,2 |
| § 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt | 1.316,3 | 86,7 | 1.403,0 |
| Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG | 1.316,3 | 86,7 | 1.403,0 |
| Summe sonstiger betrieblicher Ertrag | 2.401,6 | -324,4 | 2.077,2 |

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2023 ein Betrag in Höhe von rd. 645,0 Mio. EUR (Vj: rd. 582,5 Mio. EUR) an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung betrifft sowohl zum 31.12.2022 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2023 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2022 wie folgt dar:

| in Mio. EUR | Gesamter Zuschuss | Abgrenzungen und Rückzahlungen | Ertragswirksam 2022 |
|---|-------------------|--------------------------------|---------------------|
| § 42 (1) Betriebsführung | 751,8 | -344,6 | 407,3 |
| § 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung | 430,7 | -15,9 | 414,8 |
| Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG | 1.182,5 | -360,5 | 822,1 |
| § 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt | 1.221,0 | 20,1 | 1.241,0 |
| Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG | 1.221,0 | 20,1 | 1.241,0 |
| Summe sonstiger betrieblicher Ertrag | 2.403,5 | -340,4 | 2.063,1 |

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. 109,8 Mio. EUR (Vj: rd. 53,1 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 31,3 Mio. EUR (Vj: rd. 43,1 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.733 TEUR (Vj: rd. 1.316 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge sowie in den Werten für 2023 auch Bezüge aus dem vorzeitig beendeten Anstellungsvertrag eines ausscheidenden Vorstandsmitglieds. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr für die aktuellen und ausgeschiedene Vorstände Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 26 TEUR (Vj: rd. 20 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 73 TEUR (Vj: rd. 48 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 242 TEUR um rd. 12 TEUR auf rd. 230 TEUR gesunken. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungsverpflichtungen vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2023 rd. 302 TEUR (Vj: rd. 368 TEUR).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen, einer variablen Komponente und Sachbezügen zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topföhrungskräfte (Vorstandsmitglieder des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsföhrung von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topföhrungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeitende, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karezierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche der Mitglieder des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhalten die doppelte, Stellvertretung von Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhalten die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betragen rd. 369 TEUR (Vj: rd. 362 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 285 TEUR (Vj: rd. 288 TEUR) aus.

33. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Erläuterung 22) auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR) zusammen, die täglich fällig sind und somit die Anforderungen des IAS 7 für die Klassifizierung als Teil des Fonds der liquiden Mittel erfüllen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 125,0 Mio. EUR (Vj: rd. 104,2 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Im Vorjahr wurde erstmals das nach IFRS 16 bilanzierte Leasingobjekt Lassallestraße ausgewiesen, was zu einer zusätzlichen Leasingverbindlichkeit im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von rd. 166,6 Mio. EUR führte. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 34 und die dortigen Klammersausdrücke verwiesen.

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 31.12.2022 | zahlungs- wirksame Änderungen | Wechselkurs- änderungen | übrige Änderungen Fremdkapital | übrige Änderungen Eigenkapital | Stand per 31.12.2023 |
|---|-------------------------|-------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | | | | | | |
| Anleihen | 7.883,3 | -1.000,0 | -2,0 | 4,4 | 0,0 | 6.885,7 |
| Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten | 5.675,2 | 317,5 | -4,3 | -523,6 | -3,4 | 5.461,4 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 605,2 | -20,7 | 8,1 | 60,6 | 0,2 | 653,4 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 13.753,1 | 4.386,9 | -0,8 | -8,2 | 71,0 | 18.202,0 |
| Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten | 27.916,9 | 3.683,7 | 1,0 | -466,9 | 67,8 | 31.202,5 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | | | | | | |
| Anleihen | 1.000,0 | 0,0 | 0,0 | -1,1 | 0,0 | 998,9 |
| Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten | 292,0 | -259,5 | 0,0 | 531,0 | -1,4 | 562,1 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 171,3 | -133,7 | 3,4 | 93,2 | 0,0 | 134,2 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 936,6 | -255,2 | 0,0 | -38,3 | 2,8 | 645,9 |
| Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind | 2.400,0 | -648,4 | 3,4 | 584,8 | 1,4 | 2.341,2 |

| 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 ggü. Kreditinstituten | 5.357,0 | 409,4 | 1,3 | -92,8 | 0,3 | 5.675,2 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 441,9 | -20,7 | 4,9 | 179,1 | 0,0 | 605,2 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 11.011,0 | 3.321,2 | -1,6 | -558,3 | -19,2 | 13.753,1 |
| Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten | 25.688,7 | 2.210,0 | 7,9 | 29,1 | -18,9 | 27.916,9 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | | | | | | |
| Anleihen | 1.498,6 | 0,0 | 0,0 | -498,6 | 0,0 | 1.000,0 |
| Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten | 336,9 | -135,0 | 0,0 | 91,0 | -0,9 | 292,0 |
| Finanzverbindlichkeiten Leasing | 153,7 | -105,4 | 2,6 | 120,1 | 0,3 | 171,3 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten | 550,7 | -173,6 | 0,0 | 560,9 | -1,4 | 936,6 |
| Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind | 2.539,9 | -414,0 | 2,6 | 273,4 | -2,0 | 2.400,0 |

Im Dezember 2023 wurden rd. 645,0 Mio. EUR an gewährten Bundeszuschüssen an den Bund zurückgezahlt, welche in der Konzern-Geldflussrechnung in der „+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen“ enthalten sind.

34. Konzernunternehmen

Die Geschäftsgegenstände des ÖBB-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr, die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH sowie die Instandhaltung des Rollmaterials durch die Technische Services-Gruppe.

Rail Cargo Group

Damit die Rail Cargo Group sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long-Haul-Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: – Wagenvermieter
- Technische Services: Technical Services (TS) – Instandhalter von Rollmaterial

ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub)

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Teilkonzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung, Entwicklung und Verwertung von Immobilien.

Holding / Sonstige Tätigkeiten

Hier werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Wesentliche Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Per 01.02.2024 wurde die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Berlin, DE) samt ihrer Tochtergesellschaften durch die ÖBB-Personenverkehr AG erworben. Die Unternehmensgruppe wird mit Ausnahme der Go-Drive Verleihgesellschaft mbH (Essingen, DE) per 01.02.2024 als vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss aufgenommen. Weitere Informationen werden in Abschnitt 35 gemacht.

Angaben über die zum 31.12.2023 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2023

Folgende Abgänge sind nicht aus der Übersicht ersichtlich:

Per 01.07.2023 wurde das vollkonsolidierte Unternehmen Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l. rückwirkend per 01.01.2023 auf die Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l. verschmolzen und anschließend in Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l. umfirmiert.

Zudem wurde im Geschäftsjahr 2023 die European Contract Logistics – Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ veräußert, welche als verbundenes nicht vollkonsolidiertes Unternehmen nicht in den Konzernabschluss einbezogen war.

Im Dezember 2023 wurde die Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., an der 27,74% der Anteile gehalten wurden, nach Liquidation im Dezember 2022 aus dem Firmenbuch gelöscht.

Im Vorjahr wurden die Anteile der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wird. Darüber hinaus wurde das nicht vollkonsolidierte Unternehmen European Contract Logistics – Serbia d.o.o. veräußert.

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt. Die Effekte aus den Erst- oder Entkonsolidierungen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung und aus dem Abschnitt „Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises“ in Erläuterung 2 ersichtlich.

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

| Konzernmutter | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
|--|---|---------------------------|--------------------|
| 100% | Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft | A-1100 Wien | V |
| Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
| 100% | ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft | A-1100 Wien | V |
| ▶ | 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft | A-1100 Wien | V |
| ↳ | 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. | CZ-37004 České Budějovice | V |
| ▶ | 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H. | A-1100 Wien | V |
| ↳ | 33,4% RAILTOUR (SUISSE) SA (Mai 2022: Erwerb) | CH-3052 Zollikofen | E |
| ▶ | 100% ÖV Ticketshop GmbH | A-1020 Wien | V |
| ▶ | 100% iMobility GmbH | A-1040 Wien | V |
| ▶ | 100% Allegra Deutschland GmbH | D-80333 München | V0 |
| ▶ | 100% OBB ITALIA S.R.L. | IT-20121 Milano | V |
| ▶ | 100% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH | A-1100 Wien | V0 |
| ▶ | 100% Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Kauf per 01.02.2024) | D-10119 Berlin | V (ab 2024) |
| ↳ | 100% Go-Ahead Baden Württemberg GmbH (Feber 2024: Erstkonsolidierung per 01.02.2024) | D-70178 Stuttgart | V (ab 2024) |
| ↳ | 6,01% OstalbMobil GmbH (Feber 2024: Erwerb) | D-73430 Aalen | 0 (ab 2024) |
| ↳ | 5,67% Baden-Württemberg-Tarif GmbH (Feber 2024: Erwerb) | D-70173 Stuttgart | 0 (ab 2024) |
| ↳ | 2,8% Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) (Feber 2024: Erwerb) | D-75177 Pforzheim | 0 (ab 2024) |
| ↳ | 1,75% Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH (Feber 2024: Erwerb) | D-74523 Schwäbisch Hall | 0 (ab 2024) |
| ↳ | 1,5% Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS) (Feber 2024: Erwerb) | D-70178 Stuttgart | 0 (ab 2024) |
| ▶ | 100% Go-Ahead Bayern GmbH (Feber 2024: Erstkonsolidierung per 01.02.2024) | D-86159 Augsburg | V (ab 2024) |
| ▶ | 100% Go-Ahead Facility GmbH (Feber 2024: Erstkonsolidierung per 01.02.2024) | D-73457 Essingen | V (ab 2024) |
| ↳ | 100% Go-Drive Verleihgesellschaft mbH (Feber 2024: Erstkonsolidierung per 01.02.2024) | D-73457 Essingen | V0 (ab 2024) |
| ▶ | 75% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH | A-1100 Wien | V *) |
| ↳ | 100% Technical Services Slovakia, s.r.o. | SK-91701 Trnava | V |
| ↳ | 60% ÖBB STADLER Service GmbH | A-1150 Wien | V |
| ↳ | 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft. | HU-1097 Budapest | V |
| ↳ | 49% LTS Immobilien GmbH | A-2440 Gramatneusiedl | E0 |
| ↳ | 40% ETL Lokservice GmbH | A-2440 Gramatneusiedl | E0 |
| ▶ | 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH | A-1100 Wien | V *) |
| ▶ | 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. | A-1300 Wien-Flughafen | E |
| ▶ | 24,5% One Mobility GmbH (August 2022: Erwerb) | A-1040 Wien | E0 |
| ▶ | 10% Railteam B.V. | NL-1012 AB Amsterdam | 0 |
| ▶ | 7,628% Eurail B.V. | NL-3511 SB Utrecht | 0 |
| ↳ | 6,85% (7,53%) Bureau central de clearing s.c.r.l. | B-1060 Bruxelles | 0 |

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

| Rail Cargo Group | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
|------------------|---|----------------------------|--------------------|
| 100% | Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft | A-1100 Wien | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Austria GmbH | A-1100 Wien | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Terminal – Sindos Societe S.A. | GR-57022 Thessaloniki | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD | BG-1303 Sofia | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o. | HR-10000 Zagreb | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o. | CZ-61400 Brno | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH | A-1100 Wien | V |
| └▶ | 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH | A-2201 Gerasdorf bei Wien | E0 |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Germany GmbH | D-60329 Frankfurt am Main | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft. | HU-1133 Budapest | V |
| └▶ | 45% logMAster Kft. (Juli 2022: konzerninterner Kauf von der OmegaTelos GmbH) | HU-2151 Fot | E0 |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l. | I-20832 Desio | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l. (Juli 2023: rückwirkende Verschmelzung mit Rail Cargo Terminal – S.Stino S.r.l. per 01.01.2023 und Umfirmierung; vormals: Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.) | I-20832 Desio | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Poland Sp.z o.o. | PL-02-796 Warszawa | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL | RO-075100 Otopeni | V |
| └▶ | 100% ooo Rail Cargo Logistics – RUS | RU-620014 Yekaterinburg | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi | TR-34303 Halkali-Istanbul | V |
| └▶ | 74% Rail Cargo Logistics, železniška špedicija d.o.o. | SLO-1000 Ljubljana | V |
| └▶ | 51% Rail Cargo Logistics – BH d.o.o. | BiH-71000 Sarajevo | V |
| └▶ | 49% Rail Cargo Logistics – Goldair SA | GR-19300 Athen/Aspropyrgos | E |

| Rail Cargo Group (Fortsetzung) | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
|--------------------------------|---|----------------------------------|--------------------|
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier Kft. | HU-1133 Budapest | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Germany GmbH | D-85055 Ingolstadt | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier d.o.o. | SLO-1000 Ljubljana | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD | BG-1303 Sofia | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o. | HR-10000 Zagreb | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o. | CZ-130 00 Praha 3 | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Romania SRL | RO-075100 Otopeni | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o. | SK-82105 Bratislava | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd (April 2022: Neugründung; April 2023: Umfirmierung; vormals: Rail Cargo Carrier – Southeast Serbia d.o.o.) | RS-11000 Beograd | V0 |
| └▶ | 100% Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o. | PL-02-017 Warszawa | V0 |
| └▶ | 75% (100%) Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l. | I-20832 Desio | V *) |
| └▶ | 100% Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o. | CZ-13000 Praha 3 | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Operator – Austria GmbH | A-1100 Wien | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd. (September 2022: Neugründung) | CN-200002 Shanghai | V0 |
| └▶ | 100% Rail Cargo Operator – Hungaria Kft. | HU-1133 Budapest | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH | D-28195 Bremen | V0 |
| └▶ | 100% Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o. | CZ-13000 Praha 3 | V |
| └▶ | 85% Rail Cargo Terminal – BILK (Dezember 2023: konzerninterne Übertragung von Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.) | HU-1239 Budapest | V |
| └▶ | 100% LOGISZTÁR Kft. | HU-1239 Budapest | V0 |
| └▶ | 33,33% boxXagency Kft. | HU-1239 Budapest | E0 |
| └▶ | 33,07% Terminal Brno, a.s. | CZ-61900 Brno | E |
| └▶ | 32,56% ADRIA KOMBI d.o.o. | SLO-1000 Ljubljana | E |
| └▶ | 29,39% Railport Arad SRL (Dezember 2023: konzerninterne Übertragung von Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.) | RO-315200 Judetul Arad | E |
| └▶ | 99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt. | HU-1133 Budapest | V |
| └▶ | 100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft. | HU-3527 Miskolc | V |
| └▶ | 30% Agrochimtranspack Kft. | HU-4623 Tuszér | E0 |
| └▶ | 0,69% (7,53%) Bureau central de clearing s.c.r.l. | B-1060 Saint-Gilles | 0 |
| └▶ | 66% Rail Cargo Logistics GmbH | A-1100 Wien | V |
| └▶ | 100% Rail Cargo Logistics s.r.o. | CZ-619 00 Brno | V |
| └▶ | 47,5% VADECO SRL | RO-900733 Constanta | E |
| └▶ | 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH | A-1100 Wien | V *) |
| └▶ | 25% (100%) ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH | A-1100 Wien (Vj: A-1110 Wien) | V *) |
| └▶ | 100% Technical Services Slovakia, s.r.o. | SK-91701 Trnava | V |
| └▶ | 60% ÖBB STADLER Service GmbH | A-1150 Wien | V |
| └▶ | 51% TS-MÁV Gépészet Services Kft. | HU-1097 Budapest | V |
| └▶ | 49% LTS Immobilien GmbH | A-2440 Gramatneusiedl | E0 |
| └▶ | 40% ETL Lokservice GmbH | A-2440 Gramatneusiedl | E0 |
| └▶ | 11,87% (Vj: 19,8%) TransAnt GmbH (Jänner 2022 und März 2023: Verringerung aufgrund Verwässerung) | A-4020 Linz | 0 |
| └▶ | 25% (100%) Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l. | I-20832 Desio | V *) |
| └▶ | 18,4% Xrail AG | CH-4058 Basel | 0 |
| └▶ | 3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA | B-1060 Bruxelles | 0 |
| └▶ | KD-Anteil Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft | D-60486 Frankfurt am Main | 0 |

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

| Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|--------------------|
| 100% | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Austrian Rail Construction & Consulting GmbH | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 100% | Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 100% | ÖBB-Operative Services GmbH (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH) | A-1150 Wien | V |
| └▶ 100% | ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG) | A-1150 Wien | V |
| └▶ 100% | Netz- und Streckenentwicklung GmbH | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 100% | ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | ÖBB-Projektentwicklung GmbH | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Gauermannngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG | A-1020 Wien | V |
| └▶ 100% | ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 100% | Rail Equipment GmbH | A-1040 Wien | V |
| └▶ 100% | Rail Equipment GmbH & Co KG | A-1040 Wien | V |
| └▶ 60% (Vj: 100%) | ÖBB-BE GmbH (September 2023: Verkauf von 40% der Anteile und Umfirmierung - vormals: ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.) | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 60% | ÖBB-BE GmbH & Co KG (September 2023: Neugründung) | A-1020 Wien | V0 |
| └▶ 51% | WS Service GmbH | A-3151 St. Georgen am Steinfeld | V |
| └▶ 50% | LCA Logistik Center Austria Süd GmbH | A-9586 Fürnitz | E |
| └▶ 50% | Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE | I-39100 Bozen | E |
| └▶ 43,05% | Weichenwerk Wörth GmbH | A-3151 St. Georgen am Steinfeld | E |
| └▶ 8% | HIT Rail B.V. | NL-3511 SB Utrecht | 0 |
| └▶ KG-Anteil | UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße) | B-1000 Brussels | 0 |
| └▶ KG-Anteil | Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG | A-6762 Stuben/Arlberg | 0 |
| Sonstige | | Land, Sitz | Konsolidierungsart |
| 100% | ÖBB-Business Competence Center GmbH | A-1020 Wien (Vj: A-1030 Wien) | V |
| └▶ 34% | Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH | A-1030 Wien | E |
| 100% | ÖBB-Finanzierungsservice GmbH | A-1100 Wien | V |
| 100% | ÖBB-Werbung GmbH | A-1100 Wien | V |
| 100% | OmegaTelos GmbH | A-1100 Wien | V0 |
| 26% | Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH | A-1150 Wien | E0 |
| 2% | Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial | CH-4053 Basel | 0 |

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

| | |
|-------|---|
| V | Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen |
| V0 | Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen |
| E | Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen) |
| E0 | Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert |
| 0 | Sonstiges Beteiligungsunternehmen |
| i. L. | In Liquidation |

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen.

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

| | Eigenkapital in TEUR | | Jahresergebnis in TEUR | |
|--|----------------------|------------|------------------------|--------|
| | 31.12.2023 | 31.12.2022 | 2023 | 2022 |
| Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr | | | | |
| 100% Allegra Deutschland GmbH | -309 | 13 | -322 | -12 |
| 100% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH | 35 | 35 | -2 | -13 |
| 49% LTS Immobilien GmbH | 1.882 *) | 1.767 | 115 *) | -171 |
| 40% ETL Lokservice GmbH | 884 *) | -137 | -978 *) | -885 |
| 24,5% One Mobility GmbH | k. A. | 1.346 | k. A. | -4.182 |

*) vorläufige Werte.

| | Eigenkapital in TEUR | | Jahresergebnis in TEUR | |
|--|----------------------|------------|------------------------|----------|
| | 31.12.2023 | 31.12.2022 | 2023 | 2022 |
| Rail Cargo Group | | | | |
| 100% Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH | 169 | 99 | 63066 | -19 |
| 100% Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o. | 287 | 1.313 | 85 | 508 |
| 100% Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd | 151 | Neu 2022 | -151 | Neu 2022 |
| 100% Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd. | 960 | Neu 2022 | -643 | Neu 2022 |
| 100% LOGISZTÁR Kft. | 416 | 423 | -27 | -64 |
| 45% logMAStEr Kft. | 172 | 421 | -68 | 198 |
| 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH | 379 | 196 | -350 | -180 |
| 33,33% boxXagency Kft. | k. A. | 97 | k. A. | 83 |
| 30% Agrochimtranspack Kft. | k. A. | 244 | k. A. | -56 |

| | Eigenkapital in TEUR | | Jahresergebnis in TEUR | |
|---|----------------------|------------|------------------------|----------|
| | 31.12.2023 | 31.12.2022 | 2023 | 2022 |
| Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur | | | | |
| 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH | 168 | 165 | 3 | 0 |
| 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG | 215 | 208 | 5 | -2 |
| 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH | 91 | 96 | -4 | -6 |
| 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH | 101 | 99 | 2 | 0 |
| 60% ÖBB-BE GmbH | 32 | 34 | -3 | -1 |
| 60% ÖBB-BE GmbH & Co KG | 32 | Neu 2023 | -3 | Neu 2023 |

| | Eigenkapital in TEUR | | Jahresergebnis in TEUR | |
|--|----------------------|------------|------------------------|-------|
| | 31.12.2023 | 31.12.2022 | 2023 | 2022 |
| Sonstige | | | | |
| 100% OmegaTelos GmbH | 4.271 | 4.367 | -96 | 1.482 |
| 26% Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH | 4.780 | 3.360 | -690 | -983 |

Abkürzungen und Fußnoten

k. A. Keine Angaben.

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die ÖBB-Personenverkehr AG übernimmt per 01.02.2024 die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH samt ihren vier Tochtergesellschaften, die weiterhin als eigenständige Gesellschaft operieren wird und setzt einen weiteren Schritt zur Internationalisierung. Eine Übersicht der Unternehmensgruppe ist in Erläuterung 34 dargestellt. Das Geschäftsgebiet der Go-Ahead-Deutschland-Gruppe bietet die ideale Möglichkeit für den Markteintritt und das künftige Wachstum des ÖBB-Personenverkehrs in Süddeutschland. Durch die Übernahme der Unternehmensgruppe soll neben der starken Positionierung im Nachtzugbereich in Europa auch der Tagverkehr wachsen.

Die 2014 gegründete Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH ist eine Tochter des britischen Unternehmens Go-Ahead Group Ltd. und mit ihren zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg ein wichtiger Akteur im deutschen Schienenpersonennahverkehr. Mit aktuell rd. 1.000 Mitarbeitenden betreibt die deutsche Go-Ahead-Gruppe insgesamt 144 moderne elektrische Triebzüge im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für den Regionalzugverkehr.

Die Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH mit Sitz in Stuttgart wurde im Februar 2017 gegründet und betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken mit über 700 Streckenkilometern. Mit jährlich rd. 10 Mio. Zugkilometern befährt Go-Ahead Baden-Württemberg das Stuttgarter Netz mit der Remsbahn, Residenzbahn, Filstalbahn und Frankenbahn sowie die Murrbahn. Die Go-Ahead Bayern GmbH mit Sitz in Augsburg wurde im Februar 2019 gegründet und bietet seit 2021 regionalen Schienenverkehr auf verschiedenen Strecken im Umfang von inzwischen rd. 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr an. Go-Ahead Bayern nahm 2021 den Betrieb des Elektronetzes Allgäu zwischen München und Lindau auf. Im Dezember 2022 kamen die Strecken des Augsburger Netzes hinzu, mit Verkehren von Augsburg nach München, von Augsburg nach Würzburg, von Augsburg nach Aalen sowie von Augsburg nach Ulm.

Zum Zeitpunkt der Genehmigung dieses Konzernabschlusses werden die Zwischenabschlüsse der erworbenen Unternehmen per 31.01.2024 erstellt, womit weitere Angaben gemäß IFRS 3.B64 noch nicht zur Verfügung stehen. Sobald alle Informationen vollständig sind, wird die Erstkonsolidierung und die Verteilung des Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung durchgeführt. Nachdem noch keine verlässlichen Angaben vorliegen, können keine weiteren Angaben gemacht werden.

Im Insolvenzverfahren der Firma Molinari wurde das Vergleichsangebot der Masseverwaltung mit Zahlung am 21.02.2024 angenommen. In diesem Zusammenhang ergeben sich für den ÖBB-Konzern keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen.

Mit Beschluss des Nationalrates vom 5. Juli 2023 betreffend das Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG (GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz), veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Nr.95/2023 wurde die gesetzliche Basis für die Zusammenführung der Schieneninfrastruktur in der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Die Übertragung erfolgt nach § 17 Spaltungsg (Abspaltung zur Aufnahme) mit Spaltungsstichtag 31.12.2023 und Aufnahme zum 1.1.2024.

Im Bilanzerstellungszeitraum 2024 wurde durch den Bund die Haftung für eine im Dezember 2023 erfolgte EUROFIMA-Finanzierung über rd. 15,0 Mio. EUR übernommen.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2023 am 21.03.2024 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Holding AG in Höhe von 198.444.926,47 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

36. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2023 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

| | | |
|-----------------------------------|----------------|-----------------------------|
| Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä | | Vorsitzender des Vorstandes |
| Mag. ^a Manuela Waldner | ab 01.07.2023 | |
| Mag. Arnold Schiefer | bis 30.06.2023 | |

Aufsichtsratsmitglieder

| | |
|-------------------------------------|--|
| Mag. ^a Andrea Reithmayer | Vorsitzende |
| Dr. Kurt Weinberger | 1. Stellvertreter der Vorsitzenden |
| Dipl.-Ing. Herbert Kasser | 2. Stellvertreter der Vorsitzenden |
| Roman Hebenstreit | 3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter |

Dr.ⁱⁿ Cattina Maria Leitner, LL.M.

Mag.^a Elfriede Baumann

Mag.^a Brigitte Ederer

Mag. Markus Himmelbauer

Dr.ⁱⁿ Angela Köppl

Mag. Andreas Martinsich

Mag.^a Olivia Janisch

Gerhard Siegl

Belegschaftsvertreter

Belegschaftsvertreterin

Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 21.03.2024

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.^a Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum 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 den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung (Kapitel G. Nachhaltigkeitsbericht bis J. GRI-Inhalts-Index) ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 21. März 2024

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh

Wirtschaftsprüfer

Mag. (FH) Rosemarie König eh

Wirtschaftsprüferin

* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023

Wir haben die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 (nachfolgend „Prüfung“) der **Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft** (nachfolgend „ÖBB Holding“), Wien, zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit durchgeführt.

Die konsolidierte nichtfinanzielle Berichterstattung erfolgt freiwillig in Übereinstimmung mit § 267a UGB (NaDiVeG) und den Anforderungen des Artikel 8 der EU-TaxonomieVO, sowie in Übereinstimmung mit den GRI Universal Standards 2021 als „nichtfinanzielle Erklärung“ im vorliegenden Konzernlagebericht 2023 zum Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die ordnungsgemäße Aufstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 267a UGB¹ (NaDiVeG) und den Anforderungen des Artikel 8 der EU-TaxonomieVO², sowie mit den GRI-Standards 2021³ 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 konsolidierte nichtfinanzielle Berichterstattung 2023 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des § 267a UGB (NaDiVeG) und den Anforderungen des Artikel 8 der EU-TaxonomieVO, sowie in Übereinstimmung mit den GRI Universal Standards 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/NOR40189009/NOR40189009.pdf>

² <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/852/>

³ <https://www.globalreporting.org/standards>

Die Prüfung dient allein dazu ÖBB Holding bei der Wahrnehmung ihrer Berichts- und Prüfpflichten zu unterstützen. 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 identifizieren und zu verstehen;
- ▶ Durchsicht der relevanten Dokumente auf Konzern-, Vorstands- und Managementebene, um Bewusstsein und Priorität der Themen in der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung zu beurteilen und um zu verstehen, wie Fortschritte überwacht werden;
- ▶ Erhebung der Risikomanagement- und Governance-Prozesse in Bezug auf Nachhaltigkeit und kritische Evaluierung der Darstellung in der konsolidierten 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 wesentliche Wettbewerber in ihren ökologischen und gesellschaftlichen Berichten Bezug nehmen;
- ▶ Evaluierung der Wesentlichkeitsanalyse unter Einbeziehung von branchenspezifischen Megatrends sowie Aspekten von GRI;
- ▶ Beurteilung, ob die Anforderungen gemäß § 267a UGB angemessen adressiert wurden;
- ▶ Stichprobenartige Überprüfung der Aussagen in der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 auf Basis der Berichtsgrundsätze der GRI Universal Standards 2021
- ▶ Beurteilung, ob die Anforderungen des Artikel 8 der EU TaxonomieVO angemessen adressiert wurden.

Abgrenzung zum Leistungsumfang:

- ▶ Vorjahreszahlen wurden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen, es sei denn, dies war für Plausibilitätsverprobungen erforderlich.
- ▶ Wir überprüften nicht die Ergebnisse aus externen Studien und Zertifizierungen, sondern die korrekte Übernahme dieser Daten oder Inhalte in den Bericht.

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 des Vorstandes 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.

Auftragsbedingungen:

Wir erstatten diesen Bericht auf Grundlage des mit Ihnen geschlossenen Auftrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe“⁴ 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 konsolidierte nichtfinanzielle Berichterstattung 2023 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 267a UGB (NaDiVeG) und den Anforderungen des Artikel 8 der EU-TaxonomieVO, sowie in Übereinstimmung mit den GRI Universal Standards 2021 dargestellt wurde.

Wien, am 21. März 2024

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. (FH) Rosemarie König eh

Wirtschaftsprüferin

ppa. Susanna Gross, MA eh

Wirtschaftsprüferin

⁴ Fassung vom 18. April 2018, herausgegeben von der Kammer der Wirtschaftstreuhandler, Kapitel 7, http://www.kwt.or.at/PortalData/1/Resources/aab/AAB_2018_de.pdf

Glossar

| | |
|---|--|
| AVB | Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen |
| BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| BMF | Bundesministerium für Finanzen |
| BMK | Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie |
| BTkm | Bruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer) |
| BVAEB | Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau |
| CBL | Cross-Border-Leasing |
| CER | Community of European Railway |
| CO₂ | Kohlendioxid |
| COSO | Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission |
| Definitivstellung | „Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung“ sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbusbeamt:innen beim Postbus verstanden. |
| EBIT | Earnings before Interest and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. |
| EBITDA | = EBIT + Abschreibungen |
| EBIT-Marge | = EBIT / Gesamterträge |
| EBT | Earnings before Taxes |
| Eigenkapitalquote | = Eigenkapital / Gesamtkapital |
| Eigenkapitalrentabilität | = EBT / Eigenkapital |
| EMTN | European Medium Term Note |
| EP | Europäisches Parlament |
| ETCS | European Train Control System |
| EUR | Euro |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| EZB | Europäische Zentralbank |
| F&E | Forschung und Entwicklung |
| Free Cashflow | = Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit |
| FTE | Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent) |
| Gesamterträge pro Mitarbeiter:in | = Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe) |
| Gesamtkapitalrentabilität | = EBIT / Gesamtkapital |
| GRI | Global Reporting Initiative |
| GWh | Gigawattstunde |
| GWL | Gemeinwirtschaftliche Leistung |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| HR | Personalwesen (Human Resources) |

| | |
|----------------------------------|---|
| IASB | International Accounting Standards Board |
| IFAC | International Federation of Accounts |
| IFRS / IAS | International Financial Reporting Standards |
| IFRIC | International Financial Reporting Interpretations Committee |
| IKS | Internes Kontrollsystem |
| ISAs | International Standards on Auditing |
| ISO | Internationale Organisation für Normung (International Organization for Standardization) |
| <hr/> | |
| km | Kilometer |
| <hr/> | |
| Mio. | Millionen |
| Mrd. | Milliarden |
| <hr/> | |
| NACE-Code | Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft |
| Net Debt | = Verzinsliches Fremdkapital – verzinsliches Vermögen |
| Net Gearing | = Net Debt / Eigenkapital |
| <hr/> | |
| OeNB | Oesterreichische Nationalbank |
| <hr/> | |
| Personalintensität | = Personalaufwand / Gesamterträge |
| Pkm | Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer) |
| <hr/> | |
| Railjet | Fernverkehrszug der ÖBB |
| RCC | Rail Cargo Carrier |
| RCG | Rail Cargo Group |
| RCO | Rail Cargo Operator |
| RID | Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr |
| ROCE | = EBIT / Capital Employed |
| rd. | rund |
| <hr/> | |
| Sachanlagedeckungsgrad | = Eigenkapital / Sachanlagevermögen |
| Sachanlagedeckungsgrad II | = (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen |
| Sachanlagenintensität | = Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen |
| SCHIG | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft |
| SIC | Standards Interpretation Committee |
| <hr/> | |
| TEUR | Tausend Euro |
| t | Tonnen |
| tkm | Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer) |
| Traktion | Antrieb von Zügen |
| <hr/> | |
| USD | United States Dollar |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| <hr/> | |
| Vj | Vorjahr |
| <hr/> | |
| WIFO | Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung |
| Working Capital | = Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen |
| <hr/> | |
| Zkm | Zugkilometer |

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: holding.oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: konzern.oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kundenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Projektleitung

Gernot Buggler, Alexander May

Projektteam & Redaktion

Gabi Zornig (Projektleitung Magazinteil),
Theresa Wirth (Corporate Governance Bericht),
Lisa-Sophie Diasek, Herbert Minarik, Cornelia Walch
und Daniel Wessely (Nachhaltigkeitsbericht),
Konzernrechnungswesen mit Unterstützung
von firesys GmbH (Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Magazinteil)
www.corporate-publishing.at

AutorInnen

Matthias Flödl, Stefan Pöttler, Friedrich Ruhm Perdomo
(Magazinteil)

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Fotos

Adrian Almasan, Andreas Ebner, Harald Eisenberger,
Go-Ahead, Heider Klausner, Alexander Holzapfel,
Marek Knopp, Lukas Leonte, LPD Wien, David Payr,
Kurt Prinz, Andreas Scheiblecker, Chris Zenz, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111024-0495
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB
Dieser Bericht wurde CO₂-neutral auf in Österreich pro-
duziertem Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

© 2024, ÖBB-Holding AG

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2023

Nachhaltigkeitskennzahlen

Key-Facts & Figures – die wichtigsten Nachhaltigkeitskennzahlen GRI 201-1

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|----------------------|----------|--------------------|
| Wirtschaftskennzahlen | | | |
| Bilanzsumme in Mio. Euro | 35.555 | 37.968 | 40.865 |
| Eigenkapitalquote in Prozent | 9,1 | 9,3 | 7,9 |
| Bruttoinvestitionen in Mio. Euro | 3.688 | 3.920 | 4.504 |
| Gesamterträge in Mio. Euro | 6.986 | 7.398 | 7.806 |
| EBT in Mio. Euro | 170 | 193 | 112 |
| Leistungskennzahlen | | | |
| Reisende in Mio. | 322,9 | 446,9 | 493,6 |
| <i>davon Bahn in Mio.</i> | 187,6 | 252,5 | 278,2 |
| <i>davon Bus in Mio.</i> | 135,3 | 194,4 | 215,4 |
| Nettotonnen in Mio. Tonnen | 94,1 | 88,4 | 78,5 |
| Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio. | 78.681,6 | 82.233,3 | 80.991,6 |
| F&E-Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. Euro ¹ | 25 | 29 | 35 ² |
| Umweltkennzahlen | | | |
| CO ₂ eq-Einsparungen durch ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) Österreich in Mio. Tonnen | 3,0 ³ | 4,0 | 4,2 |
| Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität Österreich (Scope 1, 2 und 3), CO ₂ -Äquivalent in Tonnen | 276.945 ³ | 288.366 | 281.658 |
| Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität Österreich (Scope 1 und 2), CO ₂ -Äquivalent in Tonnen | 212.258 ³ | 226.215 | 218.641 |
| CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene Österreich | 9,49 ³ | 5,71 | 4,91 |
| CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus Österreich | 76,74 ³ | 59,79 | 54,21 |
| CO ₂ -Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene Österreich | 2,94 ³ | 2,89 | 3,05 |
| Gesamtenergieeinsatz der ÖBB (alle Energieträger, exkl. extern) Österreich in Gigawattstunden | 3.032 ³ | 3.068 | 3.004 |
| Prozentanteil erneuerbarer Energieträger am ÖBB Traktionsstrom Österreich | 100 | 100 | 100 |
| Gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen | 25 | 29 | 48 ⁴ |
| Nicht gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen | 5.481 | 6.712 | 3.648 ⁵ |
| Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken in Mio. Euro | 5,6 | 4,7 | 6,4 |
| Eingesetzte Menge Glyphosat in Tonnen | 5,3 | 0,0 | 0,0 |
| Sozialkennzahlen | | | |
| Mitarbeiter:innen in Köpfe | 43.673 | 44.369 | 45.041 |
| <i>davon Lehrlinge in Köpfe</i> | 1.775 | 1.766 | 1.851 |
| Frauenquote in Prozent | 14,2 | 15,1 | 16,1 |
| Frauenquote bei Lehrlingen in Prozent | 19,9 | 20,9 | 20,6 |
| Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX) in Punkten | 65 | 70 | 71 |
| Arbeitsunfallrate in Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen | 17,4 | 17,6 | 17,1 |
| Aus- und Weiterbildung (gesamt; exkl. eisenbahnspez. Ausbildung) in Mio. Teilnehmer:innenstunden | 0,90 | 0,92 | 0,78 |

¹ Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

² Steigerung zufolge Start des Europäischen F&E-Programms „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (Laufzeit 2023 bis 2031).

³ Beeinflusst durch pandemiebedingte Auswirkungen.

⁴ 2023 sind mehr ölverunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

⁵ Die Menge des Gesamtabfalls hat sich zum Vorjahr erheblich verringert, dies ist mitunter auf natürliche Schwankungen im Projektgeschehen zurückzuführen.

MEHR dazu im
Lagebericht ab Seite
LB59

Highlights 2023

4,2 Mio. t

CO₂ ersparen die ÖBB Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus. Damit sind die ÖBB im Bereich Mobilität das größte Klimaschutzunternehmen des Landes.

519,9 Mio.

Euro beträgt das Projektvolumen der ÖBB inkl. Partner über die gesamte Dauer der aktuell laufenden 101 Projekte.²

7.260

weibliche Mitarbeiterinnen waren 2023 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2023). Damit liegt die aktuelle Frauenquote der ÖBB bei 16,1% und ist im Vergleich zum Vorjahr um 1 Prozentpunkt gestiegen.



06/07

Erstmalig Railjet-Doppelstockzüge

Die ÖBB bestellen weitere Doppelstockzüge aus der bestehenden Rahmenvereinbarung mit dem Fahrzeughersteller Stadler: Darunter 14 sechsteilige Züge für den Fern- und 21 vierteilige Züge für den Nahverkehr. Bereits 2026 sollen die ersten Railjet-Doppelstockzüge auf der Weststrecke für die Fahrgäste im Einsatz sein.



18/07

ÖBB fahren Ausbildungsoffensive – 2.000 neue Lokführer:innen

In den kommenden fünf Jahren werden 2.000 Lokführer:innen ausgebildet. Jedes Jahr entscheiden sich mehr als 400 Menschen für diesen Beruf. Nach 52 intensiven Wochen und bestandener Prüfung dürfen die fertigen Lokführer:innen selbstständig im Führerstand Platz nehmen und die Verantwortung für Reisende und Güter übernehmen.

Das war 2023

01/07

Neue Finanzvorständin Manuela Waldner

Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat in seiner Sitzung am 28. März Manuela Waldner (42) einstimmig mit Wirksamkeit 1. Juli 2023 für die Zeitdauer von 5 Jahren in den Vorstand berufen. Sie folgt damit Arnold Schiefer als CFO und ist das erste weibliche Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG.



Kurz gemeldet

25/08 Vom Rettungszug zum Servicejet. Die ÖBB investieren 230 Mio. Euro in 18 multifunktionelle, innovative und emissionsarme Hightech-Hybrid-Servicejets. Die neue Flotte ersetzt dieselbetriebene Rettungszüge und sorgt für größtmögliche Sicherheit im Bahnbetrieb.

8/09 100 Jahre ÖBB: erste Zugparade seit 36 Jahren. Zum 100. Geburtstag blicken die ÖBB bei einer Fahrzeugparade in Strasshof an der Nordbahn auf die Entwicklung der Bahnflotte. Mehr als 1.200 Besucher:innen bewundern das einmalige Schauspiel.

12/09 Koralmbahn: Testfahrten mit Highspeed. Ende des Jahres geht der gesamte Teilbereich auf Kärntner Seite in Betrieb. Neben den finalen Bauarbeiten wird an den fertigen Abschnitten bereits getestet. Bis zu 250 km/h Topspeed.



08/09

Semmering-Basis-tunnel: Durchbruch in der Steiermark

Sieben Jahre nach dem Baubeginn im Abschnitt Grautschenhof wurde der letzte Vortrieb in der Steiermark abgeschlossen. Der Durchschlag von Grautschenhof zum westlichen Tunnelportal in Mürzzuschlag ist gelungen. Damit sind mehr als 26 von 27,3 km Gesamtlänge des zweiröhrigen Tunnels gegraben.



28/09

Neue Kampagne auf ÖBB Unternehmenszentrale

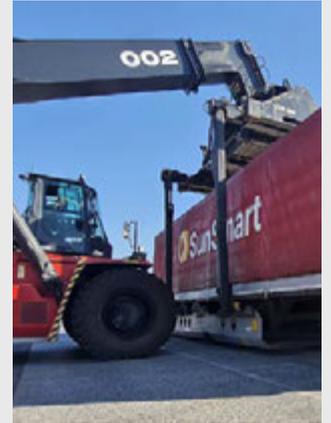
18 Stockwerke hoch ist die ÖBB Konzernzentrale gebrandet. Mittels Projektion wird den Besucher:innen des Hauptbahnhofs, den Autofahrer:innen am Gürtel und Passant:innen die selbstbewusste Frage gestellt: „UND WAS FÄHRST DU?“. Eine Sonderinszenierung als visuelles Highlight der neuen ÖBB Kampagne.



03/10

Erster Test-Güterzug aus Ukraine angekommen

Die Rail Cargo Group (RCG) bindet in Zusammenarbeit mit der ukrainischen Staatsbahn (UZ) die Ukraine an ihr intermodales Netzwerk TransNET an. Ein Testzug fuhr Ende September von Kyjiw zum Rail-Cargo-Terminal BILK in Ungarn und beförderte nicht kranbare Sattelaufleger mit Baustoffen auf der Schiene.



12/10

ÖBB und Go-Ahead Deutschland gehen Zukunftspartnerschaft ein

Die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH wird weiterhin als eigenständige Gesellschaft operieren. Sie beschäftigt aktuell rund 1.000 Mitarbeiter:innen und ist mit ihren zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg sowie insgesamt 144 modernen elektrischen Triebzügen ein wichtiger Akteur im Schienenpersonennahverkehr.

07/12

„Bahn frei!“ für die Koralmbahn in Kärnten

Am 10. Dezember geht bereits zwei Jahre vor der Fertigstellung der Koralmbahn der gesamte Abschnitt auf Kärntner Seite zwischen Klagenfurt und St. Paul im Lavanttal für den Nahverkehr in Betrieb – inklusive der modernisierten Lavanttalbahn und der Bleiburger Schleife.



03/12

Sicherheits-Großübung am Wiener Zentralverschiebebahnhof

Anfang Dezember wird der Zentralverschiebebahnhof in Wien zum Schauplatz einer Notfallübung von ÖBB, Berufsrettung, Berufsfeuerwehr, Polizei und Wiener Gesundheitsverbund. Über 300 Einsatzkräfte und rund 130 Darsteller:innen nehmen an den Übungen teil.

»Ich bin überzeugt davon, dass das neue Führungsteam – CFO Manuela Waldner gemeinsam mit CEO Andreas Matthä – die Zukunftsthemen entsprechend den Herausforderungen erfolgreich weiterentwickeln wird.«

ANDREA REITHMAYER, Vorsitzende des Aufsichtsrats



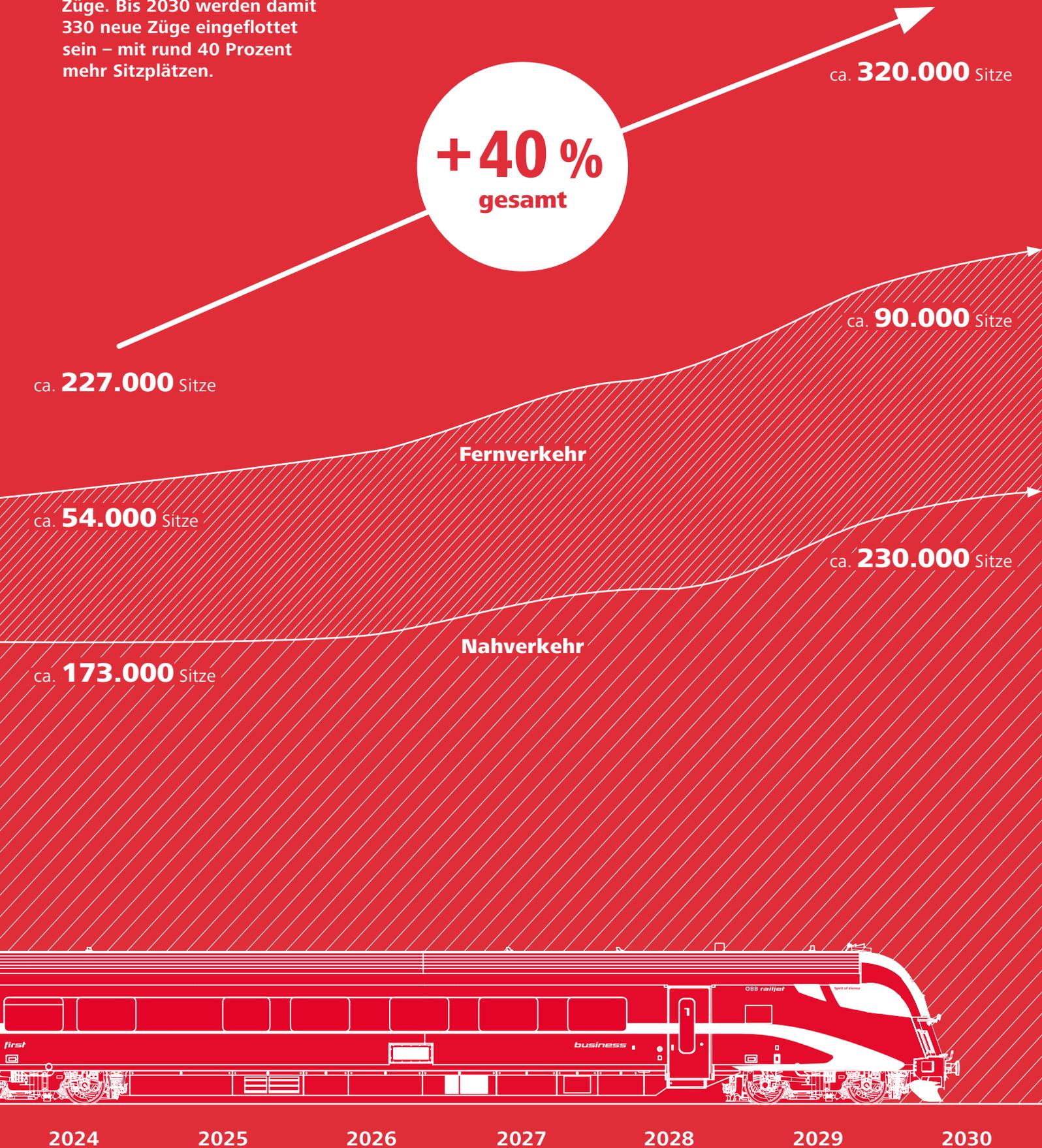
10/12

Premierenfahrt des neuen Nightjets nach Hamburg

Der Nightjet der neuen Generation ist das Aushängeschild im europäischen Nachtzugverkehr. Mit Fahrplanwechsel kommt er erstmalig auf den Linien Wien – Hamburg und Innsbruck – Hamburg zum Fahrgasteinsatz. Die siebenteilige Garnitur bietet 254 Plätze mit höchstem Komfort.

40% mehr Sitzplätze bis 2030

In den kommenden Jahren investieren die ÖBB mehr als 6 Milliarden Euro für moderne Züge. Bis 2030 werden damit 330 neue Züge eingeflottet sein – mit rund 40 Prozent mehr Sitzplätzen.



+40%
gesamt

ca. **320.000** Sitze

ca. **227.000** Sitze

Fernverkehr

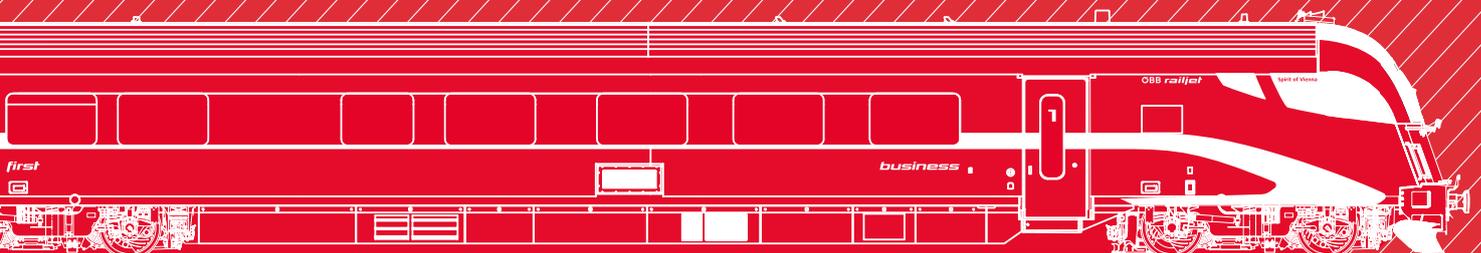
ca. **90.000** Sitze

ca. **54.000** Sitze

Nahverkehr

ca. **230.000** Sitze

ca. **173.000** Sitze



2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030