

Sicherheit, Zuverlässigkeit,  
Pünktlichkeit,  
Sauberkeit, Service

# Verlässlich in die Zukunft

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

# Inhalt

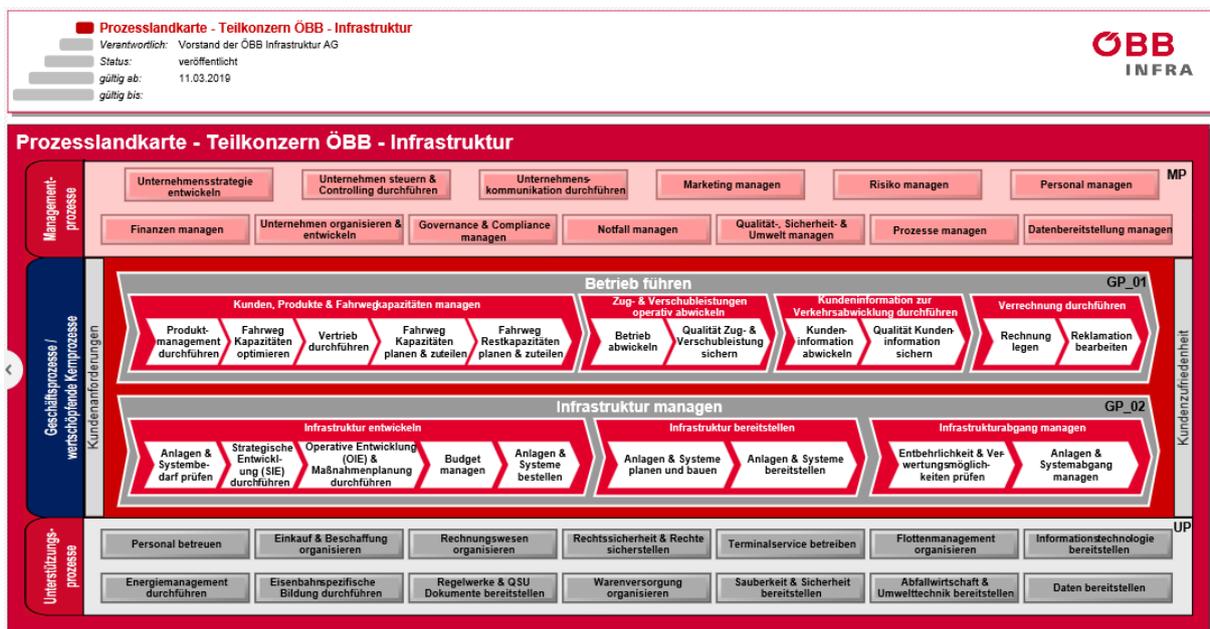
<b>Konzernlagebericht</b> .....	2
A. Struktur und Beteiligungen .....	2
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld .....	6
C. Wirtschafts- und Prognosebericht .....	15
D. Forschung und Entwicklung .....	35
E. Konzernbeziehungen .....	37
F. Chancen- /Risikobericht .....	38
G. Nichtfinanzielle Erklärung .....	45
H. Anmerkungen zum Lagebericht .....	143
<b>Glossar</b> .....	144
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG .....	145
<b>Konzernabschluss</b> .....	146
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2023 .....	146
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2023 .....	147
Konzern-Bilanz zum 31.12.2023 .....	148
Konzern-Geldflussrechnung 2023 .....	149
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2023 .....	150
Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2023 .....	151
A. Grundlagen und Methoden .....	151
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung .....	172
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss .....	200
<b>Bestätigungsvermerk</b> .....	227
Bericht zum Konzernabschluss .....	227
Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 .....	235

# Konzernlagebericht

## A. Struktur und Beteiligungen

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

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



## Integriertes Managementsystem (IMS)

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

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

Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden laufend im Zuge der implementierten Steuerungslogik (z. B. Plattform Qualität, Plattform Umwelt und Nachhaltigkeit, Sicherheitsmanagementsystem, Arbeitnehmer:innenschutzplattform) geprüft. Bei festgestellten Abweichungen und Risiken werden über die entsprechenden Gremien korrigierende Maßnahmen gesetzt. Darüber hinaus werden im Rahmen einer jährlichen „Managementbewertung“ dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG wesentliche Ergebnisse und Schwerpunkte des IMS zur Kenntnis gebracht und dabei gegebenenfalls erforderliche strategische Entscheidungen zur Weiterentwicklung beschlossen. Für den Auditzyklus 2023 / 2024 wurden beispielsweise Weiterentwicklungen in den Bereichen der Digitalisierung („IMS-Portal“, „Reporting in der Datenbank“, „Maßnahmenmanagement“, „Behördenschreiben Digital“ und „Vertrauliches Meldewesen“), die Durchführung von Prozessaudits, die Ausweitung der SVP-Grundkurse für Lehrlinge, konkret definierte Schwerpunkte bei SFK-Begehungen, die Steigerung der Kommunikation zu „Gesundheit auf Schiene“ und die Erwirkung der neuen Sicherheitsgenehmigungen für die Schweiz und Liechtenstein beauftragt.

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

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

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Der Bund hält sämtliche Anteile der ÖBB-Holding AG, diese hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht und ist beim Handelsgericht Wien mit der Firmenbuchnummer FN 71396w registriert. Der Sitz der Gesellschaft ist Praterstern 3, A-1020 Wien. Hinsichtlich weiterer geforderter Angaben in § 243a(1) UGB wird auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss verwiesen. Betreffend der Angaben in § 243a(2) UGB siehe Kapitel F. Chancen- und Risikobericht.

### Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2023	per 31.12.2022
Beteiligungen >50%	20	19
Beteiligung 20–50%	3	4
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Beteiligungen <20%	1	1
<i>davon im Ausland</i>	1	1
<b>Summe</b>	<b>24</b>	<b>24</b>
<i>davon im Ausland</i>	<b>2</b>	<b>2</b>

### Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.541 Mitarbeiter:innen (Stand 31.12.2023) betreibt in Österreich 1.031 Personenbahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) genützt werden.

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

#### ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung (kaufmännisch und technisch) sowie Bahnhofs- und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von 3.595 Gebäuden sowie 1.031 Personenbahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 Mitarbeiter:innen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2023 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.

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

Der gesetzte Zielwert für die Kund:innenzufriedenheit in Summe (Durchschnitt aller Kategorien im Qualitätscheck) wurde im Jahr 2023 wieder erreicht bzw. sogar um 1,9 Prozentpunkte überboten. Die Zielwerte wurden in allen acht QC-Kategorien erreicht. Die Anforderungen betreffend Sicherheit, Sauberkeit WC, Sauberkeit und Erhaltung Bahnhof, Barrierefreiheit, Wegeleitung, Parkmöglichkeiten, Warten am Bahnhof, Kaufen / Konsumieren im Hinblick auf den definierten Zielwert wurden überboten.

Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen zur umgehenden Behebung der festgestellten Mängel (ohne Kund:inneninformation, ohne Fahrweg) verzeichnete 2023 laut QC Management Report im Jahresverlauf eine rückläufige Entwicklung. Die aktuelle Anzahl der Sofortmaßnahmen je Verkehrsstation liegt gemittelt pro Monat bei 0,10 und ist somit niedriger als im Vorjahr (0,13).

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

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

Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2023 beläuft sich auf 1.556. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Sicherheit 295, Sauberkeit WC 156, Sauberkeit und Erhaltung Bahnhof 284, Barrierefreiheit 197, Wegeleitung 73, Parkmöglichkeiten 385, Warten am Bahnhof 153, Kaufen / Konsumieren 13.

### **ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG**

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

### **Rail Equipment GmbH & Co KG**

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

### WS Service GmbH

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

Das für die Abwicklung des Leistungsspektrums der WS Service GmbH erforderliche Personal ist aus dem Personalstand der ÖBB-Infrastruktur AG geleast. Seit Anfang 2022 werden die Mitarbeiter:innen über die ÖBB-Infrastruktur AG am externen Markt aufgenommen und an die WS Service GmbH verleast. Derzeit hat die WS Service GmbH rd. 120 von der ÖBB-Infrastruktur AG überlassene Mitarbeiter:innen.

Im Jahr 2019 schrieb die ÖBB-Infrastruktur AG die Leistungen über Weicheninstandhaltungen im gesamten Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aus. Im August 2019 erhielt die WS Service GmbH den Zuschlag für diese Ausschreibung. Es wurde ein Rahmenvertrag abgeschlossen, der von 01.09.2019 bis 31.12.2020 gültig war, inklusive Option zweimal für jeweils zwei Jahre zu verlängern. Im abgelaufenen Jahr wurde auch die zweite Option der Verlängerung von der ÖBB-Infrastruktur AG gezogen. Der Rahmenvertrag wurde um weitere zwei Jahre bis 31.12.2024 verlängert. Ab dem Jahr 2025 soll der Rahmenvertrag durch eine Leistungsvereinbarung zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und WS Service GmbH ersetzt werden.

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

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

Der Montagetrupp im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik war im Jahr 2023 bereits österreichweit aktiv und hat hier vorrangig die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Reinvestitionstätigkeiten unterstützt.

### Weichenwerk Wörth GmbH

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

### Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

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

### Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.541 Mitarbeiter:innen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

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

### Zweigniederlassungen

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

## B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

### B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

#### Globale Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 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).<sup>1</sup>

#### 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	Industrieländer	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.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> IWF.

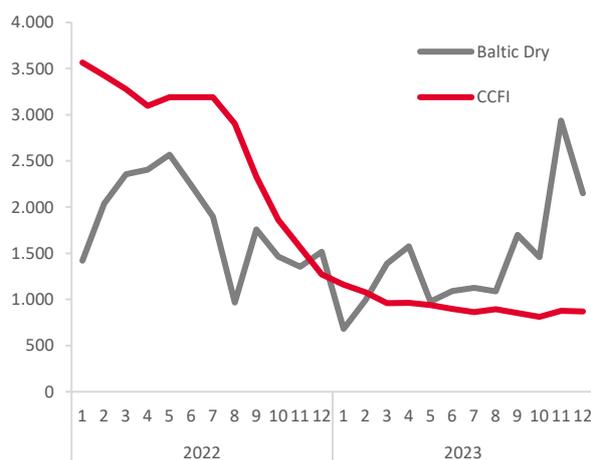
<sup>2</sup> FRED, J.P.Morgan.

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.<sup>3</sup>

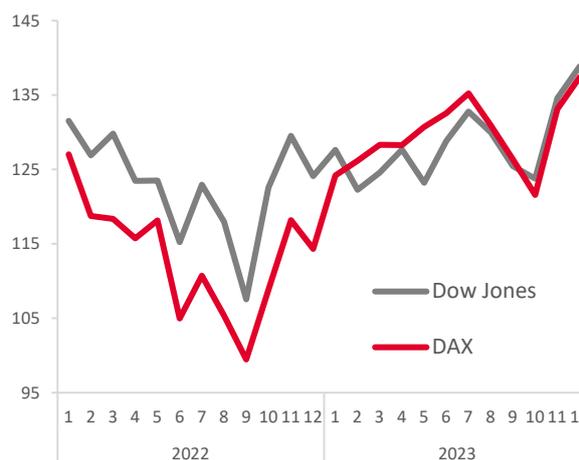
Im internationalen Warenhandel war 2023 mehrheitlich von einer Entspannung geprägt. Nach den turbulenten Pandemie Jahren kehrte der Seehandelsverkehr im Jahresverlauf zur Normalität zurück. Der CCFI-Index, der Containerfrachtraten von und nach China misst, lag 2023 im Durchschnitt der Monatsendwerte 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.<sup>4</sup> Allerdings sorgten zu Jahresende 2023 Angriffe auf Frachtschiffe im Roten Meer zu großräumigen Umleitungen und einem erneut deutlichen Anstieg der Spotraten.<sup>5</sup>

**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) zwischen 70 und 80 Dollar pro Barrel im Juni 2023 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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

<sup>3</sup>FRED, der Standard, DW.

<sup>4</sup>New York Fed.

<sup>5</sup>Die Presse.

<sup>6</sup>Tagesschau.

<sup>7</sup>FAZ, CBS.

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, Spannungen im Nahen Osten) das Risiko von Rohstoffpreisschwankungen wieder gestiegen. Sollten sich diese Risiken nicht manifestieren, stehen die Zeichen der Weltwirtschaft auf Wachstum.

## 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.

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.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup>

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.<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Europäische Kommission, EZB.

<sup>9</sup> Tagesschau, destatis, Oxford Economics.

<sup>10</sup> Oxford Economics, Europäische Kommission.

<sup>11</sup> WIIW, Oxford Economics.

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.<sup>12</sup>

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 Südtalien oder im August 2023 die Hochwässer in Slowenien und Südösterreich – als ein wachsendes klimatisches Risiko auch für die Konjunktur-entwicklung.<sup>13</sup>

### 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.<sup>14</sup> 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.

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.<sup>15</sup> Die Nachlaufeffekte der Energiepreiskrise machten zudem vor allem energieintensiven Branchen wie der Papierindustrie schwer zu schaffen.<sup>16</sup> Auch das Investitionsklima hat sich merklich eingetrübt. Besonders betroffen ist der Bausektor. Hier wirkte sich vor allem das verschlechterte Finanzierungsumfeld negativ aus.<sup>17</sup>

<sup>12</sup> IWF, Handelsblatt.

<sup>13</sup> Europäische Kommission.

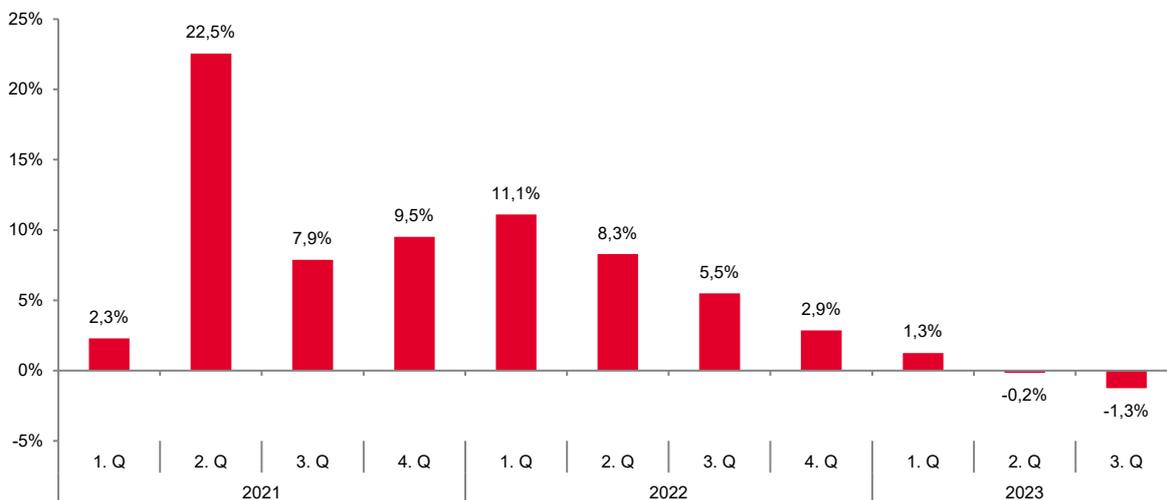
<sup>14</sup> OeNB.

<sup>15</sup> WIFO.

<sup>16</sup> Bank Austria.

<sup>17</sup> WIFO.

**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.

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.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> WIFO.

<sup>19</sup> BMF.

## Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit 2016 werden die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) am Kapitalmarkt aufgenommen. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Die deutlichen Zinsschritte der EZB in 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%.<sup>20</sup> Im vierten Quartal 2023 war eine leichte Entspannung bei den Renditen zu beobachten. Der Höhepunkt dürfte vorläufig überschritten sein.<sup>21</sup> Die Bonität Österreichs bleibt jedenfalls weiterhin hoch, der Ausblick aller maßgeblichen Ratingagenturen steht auf stabil.<sup>22</sup>

### B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

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.

Die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf das Unternehmen konnten im zurückliegenden Jahr überwunden werden. Hingegen stellten die Folgen des Ukrainekriegs den Konzern in mehrerer 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 substantiell 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 das Bauverfahren künftig deutlich beschleunigen. Entscheidend für die ÖBB ist, dass dieser Ausschluss der aufschiebenden Wirkung auch für Projekte des Eisenbahnausbaus gilt.

### 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 Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft wurden entsprechende Förderungen für das Jahr 2023 beantragt.

<sup>20</sup> OeNB.

<sup>21</sup> Kurier, Tagesspiegel.

<sup>22</sup> OeBFA.

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 Eigenversorgung von betriebsnotwendigem Strom – inklusive der Zulieferung von fixen Partnerkraftwerken – auf rd. 80% 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.

### **Mitarbeiter:innen dringend 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 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 Arbeitskräftepotential 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. Stakeholder:innen in Bund, Ländern und Gemeinden wurden im offenen Dialog laufend informiert, um bei der kritischen Öffentlichkeit um Verständnis zu werben.

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 fluorierte Treibhausgase.

Im zweiten Halbjahr 2023 stand der Kommissionsvorschlag für ein „verbessertes internationales Ticketing“ im Mittelpunkt. Die begrüßende Initiative präsentierte in ihren Eckpunkten beispielsweise den Zugriff von Plattformen auf die Verkaufskanäle der Eisenbahnunternehmen – dies 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. Beim Vorschlag betreffend Kapazitäts- und Verkehrsmanagement handelte es sich um eine Maßnahme des Green Deals. Ziel ist es ein effizienteres Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- 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-for-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 Vorgangsweg 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

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%.<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup>

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.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup>

<sup>23</sup> ÖBB Infrastruktur.

<sup>24</sup> Tiroler Tageszeitung, BR24.

<sup>25</sup> Süddeutsche Zeitung, SRF.

<sup>26</sup> RCG.

<sup>27</sup> Eisenbahn Aktuell.

<sup>28</sup> LOK-Report.

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.

### 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 und Leistungsindikatoren

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 <sup>2</sup>	2.629	2.599	30	1%
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%
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	206	190	16	9%

#### Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zugkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 2,1 Mio. Zugkm auf insgesamt rd. 165,9 Mio. Zugkm (Vj: rd. 163,8 Mio. Zugkm).

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>
<b>Gesamt</b>	<b>165,9</b>	<b>163,8</b>	<b>2,1</b>	<b>1%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>139,4</i>	<i>138,6</i>	<i>0,8</i>	<i>1%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Bruttotonnenkilometer (BTKm). 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>
<b>Gesamt</b>	<b>80.991,6</b>	<b>82.233,3</b>	<b>-1.241,7</b>	<b>-2%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>58.607,0</i>	<i>60.202,6</i>	<i>-1.595,6</i>	<i>-3%</i>

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

<b>Bahnstrom</b> in GWh	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	702	520	182	35%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.786	1.800	-14	-1%

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

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

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

**Umsatzerlöse und Gesamterträge**

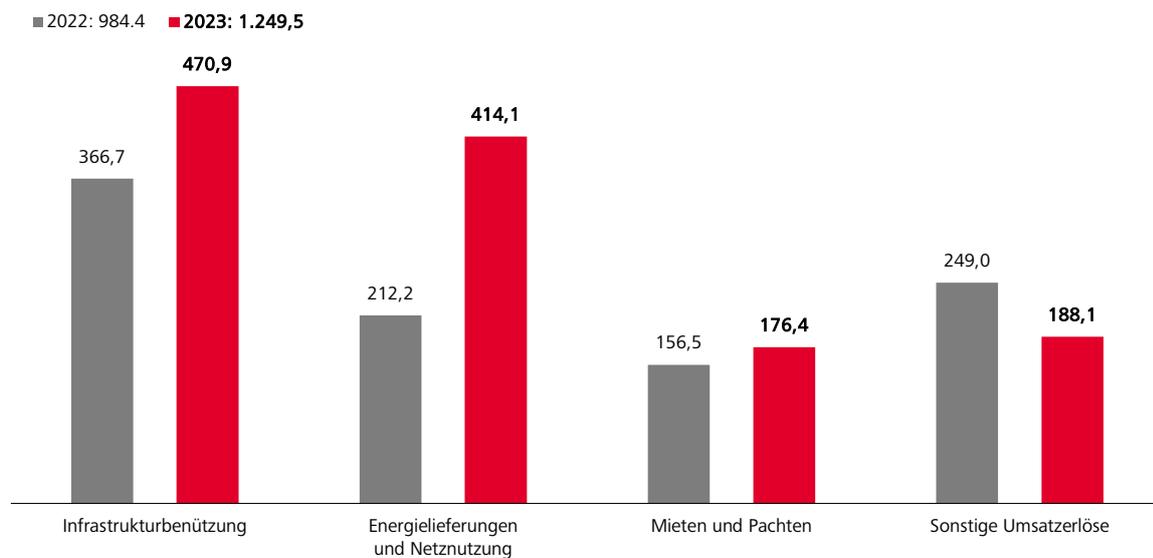
<b>Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b> in Mio. EUR	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.555,8	1.266,2	289,6	23%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-306,3	-281,8	-24,5	9%
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.249,5</b>	<b>984,4</b>	<b>265,1</b>	<b>27%</b>
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.542,1	2.493,9	48,2	2%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.791,6</b>	<b>3.478,3</b>	<b>313,3</b>	<b>9%</b>
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>902,5</i>	<i>650,8</i>	<i>251,7</i>	<i>39%</i>

Wie bereits angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 1.249,5 Mio. EUR (Vj: rd. 984,4 Mio. EUR).

Der Umsatz je Mitarbeiter:in beträgt bei durchschnittlich 18.375 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.299 Mitarbeiter:innen) rd. 68 TEUR (Vj: rd. 54 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 120,4 Mio. EUR (Vj: rd. 45,0 Mio. EUR) wurden mit Kund:innen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

#### Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR



## C.2. Ertragslage

Überblick	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
EBIT <sup>29</sup> in Mio. EUR	433,3	396,7	36,6	9%
EBIT-Marge <sup>30</sup> in %	11,4%	11,4%	0,0%	0%
EBITDA <sup>31</sup> in Mio. EUR	1.354,0	1.278,4	75,6	6%
EBT in Mio. EUR	7,7	-15,7	23,4	>100%
Eigenkapitalrentabilität <sup>32</sup> in %	0,6%	-0,9%	1,5%	>100%
Gesamtkapitalrentabilität <sup>33</sup> in %	1,3%	1,3%	0,0%	0%

<sup>29</sup> Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

<sup>30</sup> EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

<sup>31</sup> EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

<sup>32</sup> Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

<sup>33</sup> Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

### Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

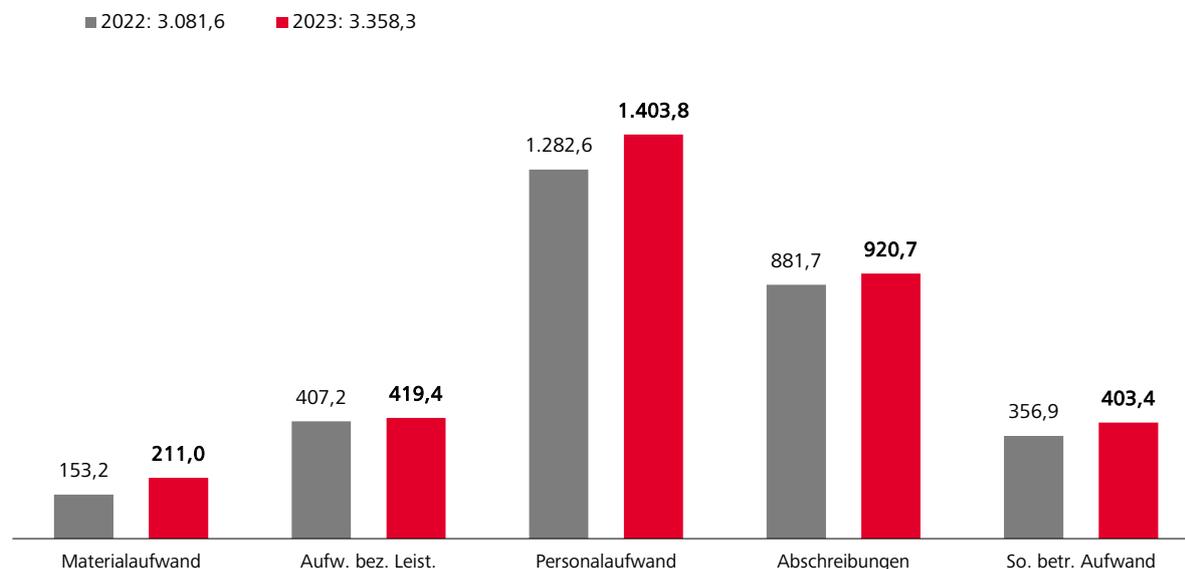
Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2023	in % der Gesamterträge	2022	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.249,5	33%	984,4	28%	265,1	27%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.234,7</i>		<i>965,3</i>			
Andere aktivierte Eigenleistungen	410,2	11%	355,7	10%	54,5	15%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.131,9	56%	2.138,2	62%	-6,3	0%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.791,6</b>	<b>100%</b>	<b>3.478,3</b>	<b>100%</b>	<b>313,3</b>	<b>9%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>902,5</i>	<i>24%</i>	<i>650,8</i>	<i>19%</i>	<i>251,7</i>	<i>39%</i>
Materialaufwand	211,0	6%	153,2	4%	57,8	38%
Aufwendungen bezogene Leistungen	419,4	11%	407,2	12%	12,2	3%
Personalaufwand	1.403,8	37%	1.282,6	37%	121,2	9%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.269,1</i>		<i>1.159,4</i>			
Abschreibungen	920,7	24%	881,7	25%	39,0	4%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	403,4	11%	356,9	10%	46,5	13%
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>3.358,3</b>	<b>89%</b>	<b>3.081,6</b>	<b>88%</b>	<b>276,7</b>	<b>9%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>307,0</i>	<i>8%</i>	<i>283,2</i>	<i>8%</i>	<i>23,8</i>	<i>8%</i>
<b>EBIT</b>	<b>433,3</b>	<b>11%</b>	<b>396,7</b>	<b>11%</b>	<b>36,6</b>	<b>9%</b>
Finanzergebnis	-425,6	-11%	-412,4	-12%	-13,2	-3%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-29,1</i>	<i>-1%</i>	<i>-7,9</i>	<i>0%</i>	<i>-21,2</i>	<i>&gt;100%</i>
<b>EBT</b>	<b>7,7</b>	<b>0%</b>	<b>-15,7</b>	<b>-1%</b>	<b>23,4</b>	<b>&gt;100%</b>

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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 entfallen.

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).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 3.358,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.081,6 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je Mitarbeiter:in des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 76 TEUR (Vj: rd. 70 TEUR). Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität<sup>34</sup> von 42%.

Die Materialintensität<sup>35</sup> belief sich auf 6% (Vj: 5%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro Mitarbeiter:in betrug rd. 34 TEUR (Vj: rd. 31 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 425,6 Mio. EUR (Vj: rd. 412,4 Mio. EUR) erzielt.

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

### C.3. Vermögens- und Finanzlage

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 <sup>36</sup> in %	92%	91%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad <sup>37</sup> in %	4%	6%	-2%	-33%
Sachanlagendeckungsgrad II <sup>38</sup> in %	95%	92%	3%	3%
Eigenkapitalquote in %	4%	6%	-2%	-33%

### Bilanzstruktur

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

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
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.901,8</b>	<b>31.033,7</b>	<b>100%</b>	<b>32.778,2</b>	<b>100%</b>	<b>1.744,5</b>
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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 32.778,2 Mio. EUR (Vj: rd. 31.033,7 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Rückgang des Eigenkapitals auf rd. 1.362,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.793,8 Mio. EUR) ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 4% (Vj: 6%).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 189,8 Mio. EUR auf rd. 311,0 Mio. EUR. Das Working Capital<sup>39</sup> lag bei rd. -868,0 Mio. EUR (Vj: rd. -895,5 Mio. EUR).

<sup>34</sup> Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.

<sup>35</sup> Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

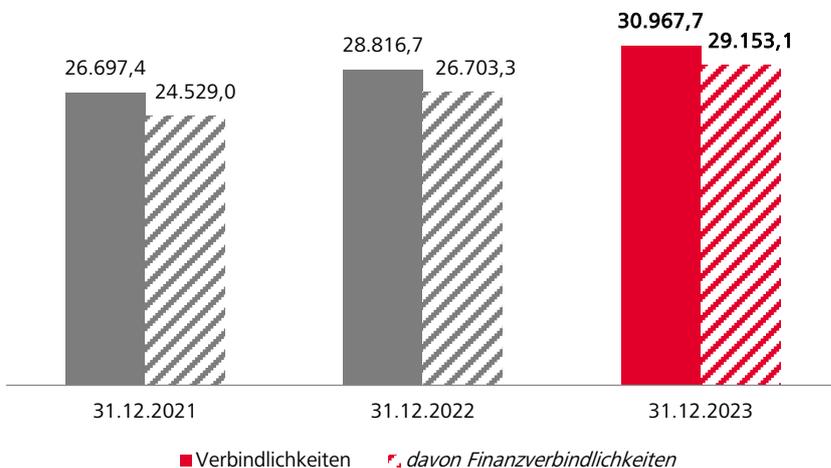
<sup>36</sup> Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

<sup>37</sup> Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

<sup>38</sup> Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

<sup>39</sup> Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

**Verbindlichkeiten** in Mio. EUR



Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7% auf rd. 30.967,7 Mio. EUR (Vj: rd. 28.816,7 Mio. EUR).

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

**Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung**

Der Free Cashflow<sup>40</sup> ging im Geschäftsjahr auf rd. -2.422,7 Mio. EUR (Vj: rd. -2.011,6 Mio. EUR) zurück.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	564,9	578,6	-13,7
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.987,6	-2.590,2	-397,4
Free Cashflow	-2.422,7	-2.011,6	-411,1
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	3.374,6	1.324,8	2.049,8
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	951,9	-686,8	1.638,7

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

**C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen**

Überblick	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.364,6	3.262,3	102,3	3%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge <sup>41</sup> in%	82%	88%	-6%	-7%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte <sup>42</sup> in%	11%	12%	-1%	-8%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

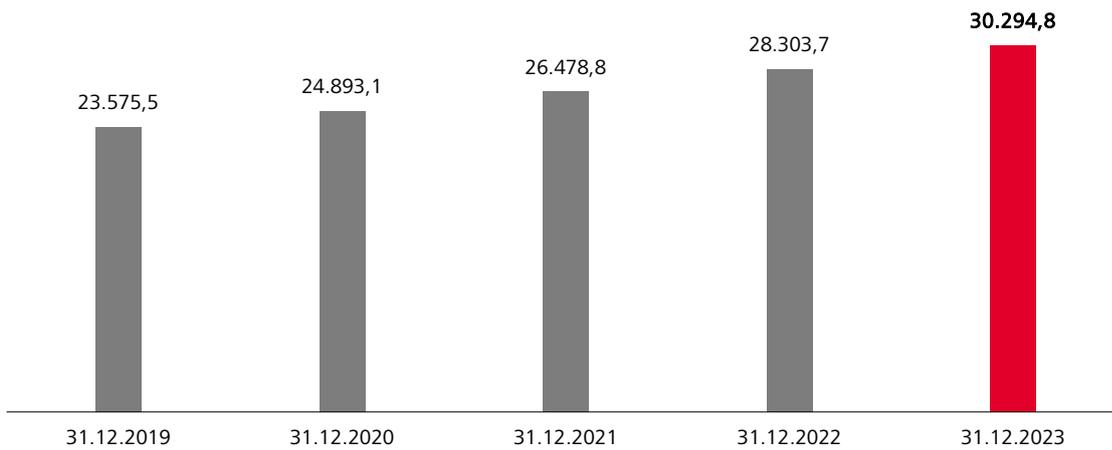
<sup>40</sup> Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

<sup>41</sup> Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

<sup>42</sup> Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Möglichkeit, Fremdkapital über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) zu finanzieren anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

**Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR**



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



## Investitionsschwerpunkte 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 Güterzugängen Überholgleisen haben den größtmöglichen Effekt, da die gemeinsame Nutzung derselben Strecken durch Güter- und Personenverkehr effizienter abgewickelt werden kann. Auch die Unterstützungsmaßnahmen für Anschlussbahnen und eine Modernisierungswelle für Verschiebebahnhöfe verankern die aktuelle Güterverkehrsoffensive im Rahmenplan.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Der Bau weiterer „Mini-Unterwerke“ ist neu im Rahmenplan. Sie machen es möglich, dass der in ÖBB-eigene Wind- und Sonnenkraftwerke 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 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 dessen 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 Kampthalbahn, Traisentalbahn, Erlaufthalbahn oder Mattersburger Bahn 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 Kampthalbahn 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, ein 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 einröhriigen Tunneln 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 Baugistik während der Hauptarbeiten erleichtern und später zum Rettungstunnel ausgerüstet.

Im Zuge der Baumaßnahmen für einen barrierefreien Bahnhof Fritzens-Wattens werden flankierend auch zwei Güterzuglange 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 2020er-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 Siltschlucht“ 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 Sillschlucht-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 Sillschlucht-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 Mauts 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.

### Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2023 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Ebreichsdorf, Tullnerbach-Pressbaum und Hadersdorf am Kamp in die Betriebsführungszentrale (BFZ)-Wien Stadlau, die Betriebsstellen Garsten, Schlierbach, Wartberg a. d. Krems, Kremsmünster, Freistadt und Summerau in die BFZ-Linz, Redl-Zipf in die BFZ-Salzburg, Werndorf, Hengsberg, Wettmannstätten, Wartberg im Müürztal, Bleiburg und St. Paul im Lavanttal in die BFZ-Villach migriert. Damit werden bereits rd. 66% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen gesteuert.

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

### ETCS – European Train Control System

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

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

Durch die im Juli 2023 erfolgte erfolgreiche Übernahme der ETCS-Level-2-Pilotstrecke Linz-Vöcklabruck des ETCS-Migrationsprogramms wurde ein wesentlicher Meilenstein des sich im Plan befindlichen ETCS-Roll-outs erreicht. Mit der Inbetriebnahme des Teilabschnittes der Koralmbahn von St. Paul-Lavantal bis Klagenfurt zum Fahrplanwechsel wurde im Dezember 2023 auch noch ein Streckenteil nur mit ETCS und ohne Außenlichtsignale für Zugfahrten in Betrieb genommen.

## Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um die strategischen Ziele der Kapazitätssteigerung und Effizienzsteigerung zu erreichen und Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kund:innenzufriedenheit weiterzuentwickeln. Hierfür wurde im Zuge der INFRA Mobilitätswende die Stoßrichtung Digitalisierung definiert. Dabei wird interdisziplinär gedacht und Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, werden im Konzern abgestimmt vorangetrieben. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um durch mehr Effizienz die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten erfolgreich abzuwickeln, werden die notwendigen Prozesse etabliert, und es wird an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen gearbeitet. Damit wird eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess geschaffen. Die Initiativen im Kontext der Digitalisierung wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG definiert, denn nur so war es möglich, wesentliche Verbesserungen, die einen direkten Mehrwert in den operativen Bereichen mit sich bringen, zu erzielen. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und das Zugpositionsservice (Projekt „Greenlight“). Letzteres umfasst die präzise Ortung von Zugpositionen im Gleisbereich. Die Greenlight-Softwareplattform empfängt im Sekundentakt Lokalisierungsinformationen, Geschwindigkeit und Empfangsqualitätsinformationen (Mobilfunk und GNSS) von der in Triebfahrzeugen installierten „railpower box“, verarbeitet diese und stellt sie Dritten zur Verfügung. Mittlerweile sind bereits rd. 1.600 Triebfahrzeuge der ÖBB und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit „Greenlight“-fähigen „railpower boxen“ ausgestattet worden. Weitere Projekte sind das digitale Stellwerk und die innovative Regionalsignaltechnik.

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

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

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

Neben BIM gibt es zahlreiche weitere Digitalisierungsvorhaben in der ÖBB-Infrastruktur AG. Um einen gesamthaften Überblick über Daten zu bewahren und diese strukturiert zur Verfügung zu stellen, wurde eine „ÖBB-Infra Datenfabrik“ aufgebaut. Die Datenfabrik hat den Fokus durch Prozesse, Methodiken und technische Plattformen Daten in einem hohen Reifegrad wiederverwendbar bereitzustellen. Damit sollen in Zukunft unter anderem prediktive Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert und datengetriebene Entscheidungen ermöglicht werden. Ein professionelles Datenmanagement bildet die Basis für ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur AG in einem „Digital Twin ÖBB-Infrastruktur“, der das Gleis- und Streckennetz sowie darauf installierte Anlagen enthält.

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

### Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2023 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Inbetriebnahme / Fertigstellung
<b>Bahnhofsum- und -neubauten</b>	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 Müzzuschlag	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 Mürtal	27,1	2024
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	5,7	2023	
<b>Parkdecks</b>	Wiener Neustadt; Neuerrichtung Parkdeck 3	12,3	2023
<b>Großraum Wien</b>	Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien) <sup>1)</sup>	1,6	2016 / 2026
	Ausbau Marchegger Ast <sup>2)</sup>	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
<b>Weststrecke</b>	Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke <sup>3)</sup>	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
<b>Südstrecke</b>	Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie <sup>4)</sup>	61,0	2023
	Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	25,7	2024
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	488,0	2025
	Gloggnitz – Müzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	376,6	2030
	Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	1,8	2030
	Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke <sup>5)</sup>	49,4	2032

<b>Pyhrn-Schober-Achse</b>	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung <sup>6)</sup>	13,4	2023
	Bischofshofen – Selzthal; Attraktivierung Ennstal	3,0	2028
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	4,1	2031
<b>Tauernachse</b>	Golling-Abtenau – Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg	1,8	2022
	Maishofen-Saalbach - Leogang; Ski WM 2025	2,9	2024
<b>Brennerachse</b>	Brenner Basistunnel	205,9	2032
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	35,0	2037
<b>Arlbergachse</b>	Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität	10,7	2031
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsusbau (Rheintalkonzept)	12,7	2031
<b>Programme</b>	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	
<b>Reinvestitionen in das Schienennetz</b>		<b>664,5</b>	
<b>Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)</b>		<b>491,3</b>	
<b>Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte</b>		<b>3.364,6</b>	

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

<sup>2)</sup> Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern). Die Inbetriebnahme des Vollausbaus im Bereich Stadlau bis Marchegg erfolgt bis 2024 und im Bereich Marchegg bis Staatsgrenze bis 2035.

<sup>3)</sup> Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Neumarkt am Wallersee und Steindorf bei Straßwalchen bereits erfolgt.

<sup>4)</sup> Inbetriebnahme des Abschnitts Hennersdorf – Münchendorf erfolgte 2019. Der Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wurde bis 2023 umgesetzt.

<sup>5)</sup> Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Wien Süßenbrunn erfolgte 2023.

<sup>6)</sup> Inbetriebnahme der Bahnhofsumbauten Freistadt und Summerau erfolgte 2023.

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

### Rahmenbedingungen und Herausforderungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Strategieumsetzungsprogramm „Nordstern“

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

### Das Zielnetz als ein wesentlicher Ansatz zur Strategieumsetzung

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

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

- Internationale Verbindungen: Weiterentwicklung der internationalen Verbindungen
- Taktfahrplan: Weiterentwicklung des Taktfahrplans und Verkürzung der Fahrzeiten
- Schienengüterverkehr: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
- Ballungsräume: Mehr öffentlicher Nahverkehr in den Ballungsräumen
- Regionalverkehr: Bessere Anbindung des ländlichen Raums und der Regionalbahnen

Das Zielnetz 2040 wird vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern in enger Abstimmung mit dem BMK und der SCHIG mbH entwickelt und soll in der ersten Jahreshälfte 2024 vom BMK veröffentlicht werden. In weiterer Folge sind noch 2024 eine öffentliche Konsultation sowie die Festlegung auf das finale Zielnetz geplant. Die Entwicklung des Zielnetzes 2040 erfolgt auf Grundlage einer fachlich fundierten und transparenten Methode zur Entwicklung und Bewertung von zu Modulen zusammengefassten Einzelmaßnahmen.

### Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm über die letzten Jahre um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2024 bis 2029 mit einem Gesamtvolumen von rd. 21,1 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder. Mit diesem Rahmenplan wird an den vorherigen Rahmenplan 2023 bis 2028 angeknüpft.

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

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

## Mit Forschung und Entwicklung sowie Innovation zum Erfolg in der Zukunft

### Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

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

### Open Innovation

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

### Ideenwerkstatt als kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)

Um das Potenzial aller Mitarbeiter:innen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns für Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, gibt es die Ideenwerkstatt zur Einbringung von Verbesserungsvorschlägen. Damit sollen die Produkte, Services und Prozesse stetig optimiert werden. Interne Fachexpert:innen prüfen, welche Ideen in die nächsten Schritte weitergetragen werden.

2023 (Stand per 31.12.2023) wurden 624 Ideen in der Ideenwerkstatt durch Mitarbeiter:innen eingebracht und 121 davon erfolgreich umgesetzt. Durch diese Verbesserungsmaßnahmen gelang es, seit 2015 ein berechnetes Einsparungspotenzial von rd. 23,8 Mio. EUR zu heben.

### Forschung und Entwicklung als Grundlage für Innovationen

Eine strategiegeleitete Forschung und Entwicklung steht im Mittelpunkt des Entwicklungsbestrebens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Durch klar definierte Corporate-Research-Areas werden mehrjährige Perspektiven geschaffen und mit zugehörigen langfristigen F&E-Roadmaps gesteuert. Gemeinsam mit strategischen Partner:innen aus unterschiedlichen Kompetenznetzwerken positioniert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern als nationaler Leadpartner der Bahnzulieferindustrie und Kernteampartner bei Konsortien. So werden nationale Forschungsprogramme sehr erfolgreich bespielt, ein Beispiel dafür ist die Initiative „Rail4Future“. Die Beteiligung an europäischen Forschungsprogrammen hat dort Priorität, wo Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten mit internationalen Partner:innen zu europäischen Herausforderungen zu bündeln sind. Dies zeigt sich insbesondere mit der Beteiligung an den Forschungsinitiativen „Shift2Rail“ und „Europe’s Rail“. In einem gemeinsamen Bestreben mit anderen europäischen Bahnen, der Industrie und der Europäischen Kommission werden Maßnahmen zusammengefasst, um die Bahn von morgen pünktlicher, zuverlässiger und kosteneffizienter zu machen.

## C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

### Ausblick ÖBB-Konzern

#### 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.

## Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

### Rahmenplan 2024 bis 2029

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in den nächsten Jahren rd. 21,1 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Damit kann der eingeschlagene Investitionskurs in grüne Mobilität nachhaltig abgesichert werden. Die Zeitpläne der Projekte wurden dem aktuellen Stand der Projektentwicklung angepasst und fortgeschrieben.

Ergänzend zu den Großprojekten entlang der Südstrecke wird der Fokus unter anderem auf den Ausbau des Nahverkehrs in Ballungsräumen gelegt. Die Regionalbahnen werden attraktiviert und ein entsprechendes Elektrifizierungsprogramm weiter forciert. Von großer Bedeutung wird auch der weitere Ausbau von Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr sein. Ein Teil der Investitionen wird zukunftsorientiert in die Digitalisierung fließen.

Für den Bau der Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg werden die ersten Geldmittel in die Hand genommen. Durch den viergleisigen Ausbau der Weststrecke vor Salzburg werden höhere Kapazitäten und damit ein besseres Angebot im Personen- und Güter- sowie im Nah- und Fernverkehr möglich. Ebenfalls neu im Rahmenplan sind der zweigleisige Ausbau der Strecke Werndorf – Spielfeld, als wichtiger Abschnitt Richtung Südosteuropa und zum Hafen Koer, der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall auf der Pyhrnstrecke sowie zwei Regionalbahnvorhaben: der Ausbau Herzogenburg – St. Pölten sowie die Attraktivierung der Ossiacherseebahn.

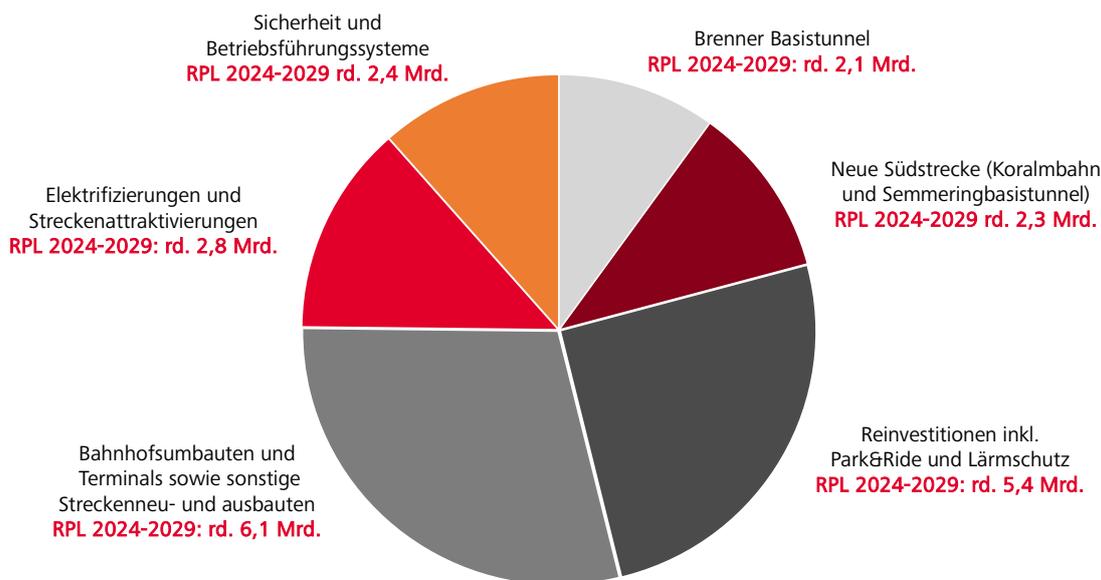
Auch die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird weiter vorangetrieben. Im Rahmen dessen soll der Zugang zur Bahn so einfach wie möglich gestaltet werden. Der barrierefreie Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen ist ein wichtiger Baustein im Rahmenplan. Neu ist unter anderem der Bahnhofsumbau Straßwalchen sowie die Attraktivierungen in Maishofen-Saalbach und Leogang anlässlich der bevorstehenden alpinen Ski-WM 2025.

Die Infrastrukturprojekte der Graz-Köflacher-Bahn (GKB) sind im Hinblick auf die bevorstehende organisatorische Integration der GKB-Infrastruktursparte in die ÖBB-Infrastruktur AG mit einer Investitionssumme von rd. 500,0 Mio. EUR und den erforderlichen Instandhaltungsmitteln erstmals ebenfalls im Rahmenplan abgebildet.

Mit dem Rahmenplan 2024 bis 2029 wurden auch Anpassungen im Zeitplan einzelner Projekte vorgenommen. Beim Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder (Pyhrnstrecke) konnte die geplante Inbetriebnahme von 2034 auf Ende 2031 um rd. drei Jahre nach vorne verlegt werden. Beim Nordabschnitt der Nordbahn kommt es zu einer Verschiebung des Baubeginns um zwei Jahre, beim abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn kommt es zu einer Verschiebung des Baubeginns um drei Jahre. In Wien kommt es zu einer Anpassung beim Projekt Verbindungsbahn. Der Baustart ist nun erst für 2025 vorgesehen. Grund dafür sind in allen drei Fällen längere Behördenverfahren.

Entlang der Weststrecke wurde die Inbetriebnahme des viergleisigen Ausbaus Linz Ost im Zuge der Überarbeitung der Bauablaufplanungen um ein Jahr, von Ende 2032 auf Ende 2033, verschoben. Für den Ausbau im Abschnitt Linz – Marchtrenk musste die voraussichtliche Inbetriebnahme wegen des lange laufenden und nunmehr abgeschlossenen Behördenverfahrens um ein Jahr, von Ende 2030 auf Ende 2031, verschoben werden.

Angepasst wird auch der Zeitplan für den Brenner Nordzulauf (Neubaustrecke Schaftenau – Knoten Radfeld). Aufgrund der Abhängigkeit zur Zeitschiene weiterer Projekte entlang der Brennerachse wird der Beginn der Hauptbauarbeiten auf 2028 verschoben werden. Die Inbetriebnahme ist damit für 2037 vorgesehen.



**Nachhaltigkeit**

**Energie**

Detaillierte Angaben zum Thema Energie werden im Kapitel G.3 Umweltbelange gemacht.

**Nachhaltigkeitsberichterstattung**

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

## Digitalisierung

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

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

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

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

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

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

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

Für die Digitalisierung des Geschäftsprozesses „Infrastruktur Managen“ wurden die Projekte mit dem Ziel, einen transparenten und standardisierten Datenfluss, einen durchgehenden integrierten digitalen Prozess vom Planen über das Bauen bis zum Betreiben zu schaffen. Dabei werden die lokalen veralteten IT-Tools sowie Medien- und Systembrüche durch eine moderne integrierte IT-Lösung ersetzt. Fokus sind bei diesen Lösungen die durchgehenden Prozesse und der Nutzen für die jeweiligen Mitarbeiter:innen, damit diese zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort und in der richtigen Form die richtigen Daten zur Verfügung haben, die sie für ihre Arbeit benötigen, um das Kerngeschäft effizient abzuwickeln. Mit der Digitalisierung von Prozessen wird außerdem die Automatisierung von Abläufen an den Terminals und die automatisierte Abrechnung von Energieverbrauch für EVUs vorbereitet.

Die Umsetzung des funktionalen digitalen Zwillings der ÖBB-Infrastruktur AG wird weiter vorangetrieben, um das Ziel einer datengetriebenen Organisation und Entscheidungsfindung voranzutreiben. Die Daten werden in der notwendigen Qualität und Aktualität bereitgestellt, um diese in die jeweiligen Geschäftsprozesse integrieren zu können. Sensoriken für die einzelnen Objekte des digitalen Zwillings werden mit den virtuellen Anlagen verknüpft, um zunehmend mehr Wissen und Intelligenz aus den Daten zu schöpfen. Bedarfsgerechte Fachsichten werden bereitgestellt und nach Bedarf miteinander verbunden.

Durch die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Information Security, abgestimmt mit der ÖBB-Holding AG, wird die Segmentierung von Netzzonen in der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt, um sicherzustellen, dass zukünftig die IT-Services für den Eisenbahnbetrieb von allen weiteren IT-Services getrennt und somit abgesichert werden. Schrittweise wird der Grad der Information-Security hin zu einer nachhaltig besseren Resilienz gegenüber bestehender oder neuer (Cyber-) Bedrohungen gesteigert und die Vorbereitung auf die Cybersicherheits-Richtlinie NIS2 (Sicherheit für Netz- und Informationssysteme) durchgeführt.

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

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

## Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2024 bis 2029 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kund:innennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

## D. Forschung und Entwicklung

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

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

Die F&E-Strategie #INFRA.F&E\_2030 mit der darauf aufbauenden Forschungsroadmap war auch im Jahr 2023 der richtungsweisende Kompass für die Forschungsaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG. Sechs strategische Stoßrichtungen bilden die Grundpfeiler und Hauptadern entlang derer sich 19 zugehörige operative F&E-Leuchtturminitiativen in die einzelnen Kerngebiete auffächern und inhaltlich vertiefen.

Aufbauend auf den definierten Forschungszielen wurden neben vielen anderen F&E-Projekten die beiden Topinitiativen Rail4Future und ERJU weiter vorangetrieben bzw. mit zugehörigen Einzelprojekten gestartet. Beide sind essenziell für das Bahnwesen der Zukunft. Sie greifen ineinander und verschränken ihre Interessen, sodass die Vision der zukünftigen Bahninfrastruktur von mehreren Seiten gleichzeitig angesteuert werden kann. Forschungsaktivitäten, für die Europa thematisch durch Harmonisierung, Regulierung und TSIs den Takt angibt, sind auch weiterhin in europäischen Forschungsinitiativen wie z. B. „Shift2Rail“ und „Europe’s Rail Joint Undertaking“ gebündelt.

Im Rahmen des Projektes „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance“, das im April 2021 offiziell begonnen hat und welches sich zur Aufgabe gemacht hat, die Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn voranzutreiben, wurden u. a. im Frühjahr und Sommer 2023 umfangreiche Tests an einem ausgebauten Brückentragwerk am Gelände des COC Stahlbau in St. Pölten durchgeführt. Dabei wurden mit dem ÖBB Tragwerk Pinkabachbrücke (Baujahr 1952, Stützweite von 21,5 m) zerstörende Versuche am Gesamttragwerk durchgeführt, um Aussagen zur Entwicklung von Ermüdungsrissen mit zugehörigen Schwingversuchen sowie zur Ermittlung Resttragfähigkeit mit Sprödbbruchversuchen zu bekommen. Aufgrund der Versuchsgröße und realitätsnaher Simulation der Beanspruchung aus Zugbetrieb waren dies weltweit einzigartige Versuche, deren Ergebnisse sehr gut übertragbar auf andere Stahlbrücken sind.

Die Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG an der europäischen Bahnforschungsinitiative „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (ER-JU) hat im Jahr 2023 auch operativ mit dem Start diverser Projekte begonnen. Das ER-JU mit einem Projektvolumen von rd. 1,2 Mrd. EUR bis 2031 und der Zusammenarbeit von 25 europäischen Partner:innen aus den Bereichen Bahnen, Industrie und Forschung setzt einen wichtigen und europäisch abgestimmten Schritt in Richtung Weiterentwicklung des Systems Bahn und zur Schaffung einer integrierten und interoperablen europäischen Gesamtlösung. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit Beginn 2023 in vier großvolumigen Projekten als aktiver Partnerin beteiligt: KI-basierte Konflikterkennung und -auflösung in Echtzeit, ETCS Level 3 Full Moving Block, Automatisierung Vershub sowie Cost-efficient wayside Assets.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat den Jahresbericht retrospektiv zu ihren Forschungsaktivitäten 2022 erstellt und publiziert, um sowohl nach innen als auch nach außen transparent Einblick in aktuelle Forschungsprojekte zu geben.

Mit Stichtag 31.12.2023 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 74 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch jene Einzelprojekte, die im Rahmen der Forschungsinitiativen Verkehrsinfrastrukturforschung VIF, ERJU, Shift2Rail, TARO und Rail4Future verfolgt werden.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 40,3 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2031 ohne Abzug von Förderungen).

### Auszug aktueller Projekte

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

#### Komponenten und Materialien

Das Projekt „SaRAS“ (Safety and Risk of Anchored Structures) soll die innovative und effiziente Erfassung und Beurteilung des Erhaltungszustands von geankerten Konstruktionen ermöglichen. Um hohe Einschnitte, Dämme oder Baugruben zu sichern, werden in der Geotechnik oftmals geankerte Konstruktionen (z. B. Stützbauwerke, Ankerbalken, Lisenen usw.) verwendet. Diese Bauweisen dienen in vielen Anwendungsbereichen als Standardlösung. Der Nachteil dieser Konstruktionen besteht jedoch im hohen Inspektions- und Instandhaltungsaufwand. Mit dem Projekt „SaRAS“ soll mit einem wissenschaftsbasierten Ansatz die innovative und effiziente Erfassung und Beurteilung des Erhaltungszustandes von Vorspannankern (Zugelmente) bei geankerten Konstruktionen untersucht werden. Die Entwicklung neuer Arbeitsmittel wie benutzer:innenfreundliche hydraulische Pressen und effizientere Arbeitsabläufe sowie -methoden sind bereits positive Ergebnisse dieses Forschungsprojektes.

#### Klimaresilienz und Energieeffizienz

Die Bewirtschaftung von Wasserkraftsystemen mit großen Speicherseen (Jahresspeicher) in den Alpen ist vor dem Hintergrund der Energiewende eine große Herausforderung. Die ÖBB-Infrastruktur AG produziert den Strom für einen Teil des Zugverkehrs selbst, teilweise mit Wind-, Sonnen-, vor allem aber mit Wasserkraft. Durch die erheblichen Unsicherheiten in den natürlichen Speicher- und Laufwasserzuflüssen sowie der Schwankungen des zukünftigen Bedarfs an Bahnstrom kann eine erhebliche Effizienzsteigerung in der Nutzung des Wassers der ÖBB Speicherseen erreicht werden, wenn die mittel- und langfristige Bewertung des Wassers basierend auf stochastischen Optimierungsansätzen erfolgt. Gemeinsam mit dem Projektpartner Decision Trees aus München werden im Projekt „SochOpt“ (Stochastische Optimierung) spezifische Problemstellungen der Beschaffung und Bereitstellung von Bahnstrom untersucht. Die Ergebnisse fließen in die stochastische Optimierung mit ein. Ziel des Gesamtprojekts ist es, regelmäßig Restjahresoptimierungen durchführen zu können, welche zur Ermittlung der Wasserwerte der einzelnen Reservoirs dienen. Für jeden Tag soll mit diesen Wasserwerten eine Day-Ahead-Optimierung durchgeführt werden, woraus dann die tatsächlichen Einsatzpläne hervorgehen.

#### Zugvorbereitung und Vershub

Das Hauptziel des Projekts „DACIO“ (Digital Automatic Coupling in Infrastructure Operations) ist es, die Entwicklungsaktivitäten rund um die Digitale Automatische Kupplung (DAK) für den Eisenbahninfrastrukturbetrieb zu unterstützen. Seit Projektstart im September 2021 wurden zahlreiche Grundlagen wie technische und prozesshafte Beschreibungen, Use-Cases und Konzepte erarbeitet.

### Condition-based und Predictive Maintenance

Mit dem Tunneldrainagenrover (TDR) soll zukünftig ein Werkzeug für eine flexible und ferngesteuerte Inspektion von Drainagen auf mögliche Kalkablagerungen zur Verfügung stehen.

In Eisenbahntunneln mit Wasserdruckentlastung entstehen in den Tunnelabflussrohren Kalkablagerungen. Diese werden durch Grundwasser oder Verwendung von zementhaltigen Baumaterialien verursacht. Wenn die Ablagerungen zu stark werden, müssen die Abflussrohre gereinigt werden, um einen Anstieg des Wasserdrucks auf die Tunnelauskleidung und somit Schäden zu verhindern. Der Zugbetrieb muss während dieser Arbeiten unterbrochen werden. Daher wird ein Werkzeug für eine flexible und ferngesteuerte Inspektion der Drainagen auf mögliche Ablagerungen entwickelt. Es wurde ein Prototyp eines unbemannten TDR oder auch „Unmanned Ground Vehicle“ (UGV) gebaut. Er besteht aus Acrylnitril-Butadien-Styrol (ABS) und ist vollkommen wasserdicht sowie korrosionsbeständig, fährt autonom und hat die Reichweite von rd. 10 km. Kabelloses Aufladen ist ebenso möglich wie die Ausstattung mit weiteren Sensoren wie Temperatur-, pH- und Wasserstandssensoren.

Aktuelle Ergebnisse zeigen, dass der Rover das Potenzial hat, unabhängig vom Bahnverkehr zu arbeiten, eine ungestörte Inspektion zu ermöglichen und Kalkablagerungen in einem sehr frühen Stadium zu erkennen. Es wird erwartet, dass die Reinigung der Tunnelentwässerung in Zukunft nur noch durch Spülen der Rohre erfolgen wird, ohne dass eine hydromechanische und / oder mechanische Reinigung erforderlich ist, die zur Zerstörung der Rohre führen kann. Der Rover ist bereit, unter realen Bedingungen getestet zu werden und das TRL7 (Technology-Readiness-Level) zu erreichen.

## E. Konzernbeziehungen

### Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2023 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 20,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18,4 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

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

### ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden mit der Gesellschaft rd. 290,4 Mio. EUR (Vj: rd. 246,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 16,3 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 Mio. EUR) verrechnet.

### Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2023 Gesamterträge in Höhe von rd. 153,4 Mio. EUR (Vj: rd. 117,5 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) aktiviert.

### Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH

Mit der Rail Cargo Logistic Environmental Services GmbH (Gesamtlogistik für die Abfallwirtschaft) wurden im Berichtsjahr Gesamterträge in Höhe von rd. 12,6 Mio. EUR (Vj: rd. 13,8 Mio. EUR) erzielt. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurden rd. 52,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogenen Leistungen in Höhe von rd. 28,6 Mio. EUR (Vj: rd. 25,8 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden mit der Gesellschaft rd. 353,1 Mio. EUR (Vj: rd. 187,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 17,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,5 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden mit der Gesellschaft rd. 52,2 Mio. EUR (Vj: rd. 38,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 40,2 Mio. EUR (Vj: rd. 42,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden mit der Gesellschaft wie im Vorjahr rd. 24,0 Mio. EUR Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 138,2 Mio. EUR (Vj: rd. 124,2 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 14,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15,1 Mio. EUR) aktiviert.

## 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 Unternehmenstätigkeit. 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.

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

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

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

### Strategie

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

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

### Operativer Betrieb

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

### Absatz und Vertrieb

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

### Personal, Führung und Organisation

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

Auch wenn die Corona-Pandemie als überwunden bezeichnet werden kann und somit 2023 auch im ÖBB-Konzern sämtliche Maßnahmen aufgehoben wurden, kann ein Pandemierisiko – ob durch neue Coronavirus-Varianten oder durch gänzlich neue Krankheitserreger – zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd könnten – sofern notwendig – sämtliche Konzepte, Programme und Maßnahmen wirken (Homeofficeregulungen, strenge Hygiene- und Abstandregelungen) sowie organisatorische Maßnahmen wie z. B. Besucher:innenbeschränkungen, Impfangebot im Konzern, Reduktion von Teilnehmer:innen bei Präsenzmeetings und verstärkte Reinigung je nach Ampelschaltung, die sich im Zuge der Corona-Pandemie bewährt haben. Innerhalb Europas wird aktuell von keinen weiteren Beeinträchtigungen für die wirtschaftliche Entwicklung im Prognosehorizont ausgegangen. Darüber hinausgehende Effekte aus allgemeinen Annahmen zu möglichen Pandemierisiken finden jedoch nach wie vor im Chancen- und Risikomanagement Berücksichtigung.

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

### Finanzen / Rechnungswesen

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

### Recht und Haftung

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

Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann 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 auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

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

### Einkauf und Beschaffung

Risiken ergeben sich nach wie vor aus den Unsicherheiten auf den Energiemärkten, die sich durch geopolitische Spannungen und Dynamiken wie jüngst durch den Nahostkonflikt sehr kurzfristig entwickeln können – Preisrisiken, Kreditrisiken und auch Bewertungsrisiken begegnet man neben dem Ausbau der Eigenerzeugung durch risikominimierende Beschaffungs- und Marktstrategien im Energiebereich, die im Kontext der Preisentwicklungen und -volatilitäten gründlich evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden. Insbesondere stehen die vertraglichen Regelungen mit den Kund:innen im Fokus – hohe und sehr volatile Strompreise erfordern verbindliche Abnahmemengen. Andernfalls wäre das kund:innenseitig verursachte Verbrauchsrisiko (Mengen- und Preiskomponente) für die ÖBB-Infrastruktur AG nicht tragbar.

Nach den COVID-19- und Ukrainekrieg-bedingten Lieferengpässen, Kosten- bzw. Preissteigerungen u. a. bei einzelnen Bauprodukten bzw. Komponenten beschäftigt sich eine konzernweit eingerichtete Taskforce unter dem Lead des strategischen Konzerneinkaufs (ÖBB-Holding AG) durch eng getaktetes Monitoring und zielgerichtete Steuerungs- und Substitutionsmaßnahmen, etwaige Auswirkungen auf den Betrieb so gering wie möglich zu halten. Mögliche Auswirkungen werden laufend evaluiert und bestmöglich antizipiert, um z. B. eventuell auftretende terminliche und finanzielle Konsequenzen auf Bauprojekte frühzeitig zu bewerten und bestmöglich zu kompensieren. Preissteigerungen auf den Energiemärkten werden mitunter erst zeitverzögert auf andere Preisindizes einwirken, sodass Risiken für planabweichende Preisvalorisierungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

## Informationsverarbeitung

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

## Tochtergesellschaften und Beteiligungen

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

## Klimarisiken / ESG

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren sind fixer Bestandteil des Risikoinventars, das im Zuge des regelmäßigen Risikomanagementprozesses in Bezug auf kurz- und mittelfristige Auswirkungen evaluiert wird. Klimarisiken mit langfristigen Fokus wurden im Zuge einer eigenen Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse systematisch untersucht und bewertet (Details dazu finden sich in der nichtfinanziellen Erklärung).

Nachdem ESG-Risiken bzw. -Chancen im Gegensatz zur klassischen Outside-in-Perspektive des bislang im ÖBB Konzern verfolgten Risikomanagementansatzes (Fokus auf finanziell wesentliche Risiken, die auf das Unternehmen wirken) auch die Inside-out-Perspektive erfordern (Risiken, die vom Unternehmen auf die Umwelt bzw. auf die Gesellschaft wirken), wurde Mitte 2023 ein Projekt im Zuge der „Doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ in Vorbereitung auf die CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) gestartet.

## Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

### Originäre Finanzinstrumente

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

### Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Rohstoffpreisisiken ein. Des Weiteren bestehen Derivate, 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-Infrastruktur-Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte) mit einem Nominale von rd. 4,8 Mio. EUR, welche 2023 abgeschlossen wurden.

## 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-Infrastruktur-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 Marktziinsänderungen können aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-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. Derzeit bestehen keine derartigen Derivate.

### Währungsrisiko

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

Im Jahr 2023 wurden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern dennoch nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Devisentermingeschäfte) mit einem Nominale von rd. 4,8 Mio. EUR abgeschlossen.

### 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 Commodity Derivate. Dem Kontrahentenrisiko-Management unterliegen Limits, die für jeden Finanzpartner individuell vergeben und täglich auf Einhaltung überprüft werden.

### Rohstoffrisiko

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

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

Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind, da auch die Preise, die an Kund:innen verrechnet werden, bis 30.09. des Jahres vor Lieferbeginn fixiert werden. Die Preisabsicherung erfolgt über den Abschluss von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen von Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. Neben der Preisabsicherung dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, die als Basis der Preiskalkulation notwendig ist. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 29.4. zum Konzernabschluss.

## Internes Kontrollsystem

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

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

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

## Zielsetzung

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

## Organisation und Umsetzung

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

## Sicherstellung der Wirksamkeit

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

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

## G. Nichtfinanzielle Erklärung

### G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

#### Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung

Die Bahn war von Beginn an Treiberin des technischen Fortschrittes und veränderte die Mobilität von Grund auf. Heute ermöglicht die ÖBB-Infrastruktur AG durch ihre Investitionen in und den Betrieb der Schieneninfrastruktur nachhaltige Mobilität.

Die Investitionen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wirken sich positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung aus, sowohl in der Bauphase als auch durch verbesserte Erreichbarkeit und höheren Komfort in der Betriebsphase. Studien zeigen: Ein investierter Euro führt zu einer Wertschöpfung von zwei Euro in der österreichischen Volkswirtschaft<sup>43</sup>. In der Bauphase generiert eine Investition von einer Milliarde EUR rd. 15.000 Beschäftigungsverhältnisse. Die verbesserte Erreichbarkeit ab Inbetriebnahme sichert und schafft Tausende weitere Beschäftigungsverhältnisse, fördert die Interaktion zwischen den Regionen und stärkt ihre Wettbewerbsfähigkeit.

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

Konzernweit werden unter anderem folgende Ziele verfolgt:

- Netzausbau auf rd. 10.000 Gleis-km (Basis Rahmenplan 2024-2029) bis 2030
- Steigerung der Kapazität auf rd. 200,0 Mio. Zugkm bis 2030
- Erhöhung der Terminalkapazitäten auf rd. 1,0 Mio. intermodale Transporteinheiten bis 2030

Das wichtigste Kernwerkzeug zur Umsetzung dieser Ziele ist der Rahmenplan. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den kommenden sechs Jahren laut Rahmenplan 2024 bis 2029 jährlich rd. 3,5 Mrd. EUR in die Infrastruktur der Bahn investieren. Damit werden nicht nur Werte für den öffentlichen Verkehr und die Grundlage für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen, sondern auch der Wirtschaftsmotor Österreich angekurbelt. Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind ein gutes Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte von Städten werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke, die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal, der Brenner Basistunnel oder die im Bau befindliche Südstrecke mit Semmering-Basistunnel und Koralmstrecke.

In den Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2023 rd. 424 Tsd. (Vj: rd. 524 Tsd.) Intermodale Transporteinheiten (ITE) umgeschlagen. Trotz gesunkener Mengen gab es bei den Umsatzerlösen nur einen geringen Rückgang von 1,8%. Neben der Kernleistung der Terminals (Umschlag von Containern, Wechselaufbauten und Sattelaufleger) wurden von den Kund:innen vermehrt Zusatzleistungen in Anspruch genommen.

#### Mobilitätsanbieter mit Verantwortung

Der Klimawandel ist eines der zentralen Themen unserer Zeit. Der Ausstoß von Treibhausgasen steigt, anstatt zu sinken. Um die Klimaziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, zu erreichen, muss der Verbrauch von Diesel und Benzin in Österreich laut Umweltbundesamt bis zum Jahr 2030 halbiert werden<sup>44</sup>. Diese Ziele können ohne die Bahn nicht erreicht werden.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Verantwortung, eine diesen hohen Anforderungen gerecht werdende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Der neue Rahmenplan 2024 bis 2029 bildet für den Ausbau die richtige Basis.

Die ÖBB haben die jüngsten Krisen aber auch als Chance genutzt. Arbeitsabläufe wurden angepasst und Bedingungen für ein digitales, standortunabhängiges Arbeiten geschaffen bzw. ausgeweitet. Die Bahn hat gezeigt, dass auf sie auch in außergewöhnlichen und fordernden Zeiten Verlass ist.

<sup>43</sup> Volkswirtschaftliche Effekte von Investitionstätigkeiten und Instandhaltungsmaßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen, Economica im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG, 2020.

<sup>44</sup> Ausblick Klimaziele 2020 und 2030 (umweltbundesamt.at): <https://www.umweltbundesamt.at/news210119/ausblick-klimaziele-2020-und-2030>.

## Einsatz für Klima, Natur und Infrastruktur

Als größter Mobilitätsdienstleister und Vorreiter im Bereich nachhaltiger Mobilität ist der ÖBB-Konzern eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs. Der Verkehrssektor muss einen substanziellen Beitrag leisten, damit Österreich seine Klimaschutzziele erreichen kann. Daher hat sich der ÖBB-Konzern mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 die ambitionierten Ziele gesetzt: CO<sub>2</sub>-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030 und CO<sub>2</sub>-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050. Auf diesem Weg wird die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich unterstützt. Dazu gehört die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung der Wärmebereitstellung für Gebäude und die Steigerung der Energieeffizienz.

Die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen birgt weiterhin großes Potenzial für den Klimaschutz. Daher arbeitet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern daran, den Anteil erneuerbarer Energie – selbst und mithilfe von Partnerkraftwerken – zu erhöhen. Auch die Wasserkraftwerke werden optimiert, Fotovoltaikanlagen errichtet und die erste Windkraftanlage zur Bahnstromproduktion ist 2022 in Betrieb gegangen. Insgesamt soll in den kommenden Jahren rd. 1,6 Mrd. EUR in die Erzeugung erneuerbarer Energien und in die Modernisierung des Bahnstromnetzes investiert werden.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Autofahrten und Flüge befeuern die Klimakrise, während die Bahn pro Personenkilometer nur einen Bruchteil der Treibhausgasemissionen verursacht. Dies gilt neben dem Personenverkehr auch für den Gütertransport.

Die Bahn braucht wenig Platz für viel Verkehr: Die Gesamtverkehrsfläche in Österreich nimmt bereits 2.079 km<sup>2</sup> in Anspruch und ist damit größer als Osttirol. Der Anteil der Bahn daran beläuft sich auf gerade 2,5%. Die Straßenfläche nimmt weiter zu, die Bahnfläche ab<sup>45</sup>. Pro Kopf gibt es in Österreich rd. 14 m Straße, aber nur 0,6 m Schiene<sup>46</sup>.

Gleichzeitig ist die Bodenversiegelung ein wachsendes Umweltproblem. Pro Person wird im motorisierten Individualverkehr (MIV) rd. 100 m<sup>2</sup> Straßenfläche benötigt, während es auf der Schiene nur 7 m<sup>2</sup> sind. Der Schienengüterverkehr braucht pro km Streckenlänge nur ein Drittel der Fläche im Vergleich zum Straßengüterverkehr<sup>47</sup>.

Entlang der Bahn finden sich wichtige Lebensräume und Flächen, die für die Biodiversität wichtig sind. Daher engagiert sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit Langem für den Schutz seltener Pflanzen und Tiere, ist aus der Glyphosatnutzung ausgestiegen und setzt laufend Maßnahmen, um die österreichische Natur und somit die biologische Vielfalt zu erhalten: Gestaltung von Blühflächen, ÖBB Schienenbienen für mehr Artenvielfalt, Begrünungen von Böschungen mit regionalem Saatgut, Pflanzung alter Obstbaumsorten, Flussrenaturierungen, Bau von Brücken für Wildtiere und etliches mehr. Ein Umstieg auf die Bahn leistet also einen wertvollen Beitrag für eine lebenswerte Zukunft nachfolgender Generationen.

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

## Barrierefreier Zugang zur Bahn

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

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

<sup>45</sup> Statistik Straße und Verkehr, BMK 2023.

<sup>46</sup> Statistik Austria 2023 und Schienencontrol GmbH.

<sup>47</sup> Allianz Pro Schiene.

## Vorbereiten auf den Generationenwandel

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zählte im Jahr 2023 mit rd. 1.800 Lehrlingen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Mit der Lehrlingskampagne unter dem Motto „Next Level Lehre“ sollen weiterhin mehr Jugendliche für die Ausbildung beim ÖBB-Konzern begeistert werden. Der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung in den Konzern übernommen wird, liegt auf konstant hohem Niveau. Ein besonderer Fokus liegt auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen. 2020 wurden die neuen Lehrwerkstätten in Bludenz und Knittelfeld eröffnet. Der Bau des neuen Bildungscampus in St. Pölten wurde 2022 abgeschlossen und bietet eine ausgezeichnete Aus- und Weiterbildungsstätte.

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

## G.2. Allgemein

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein im Sinne des NaDiVeG (Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz) berichtspflichtiges Unternehmen. Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20 / 2017 – NaDiVeG – ergänzt diese konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung daher den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung hat diejenigen Angaben zu enthalten, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Gesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit erforderlich sind und sich mindestens auf Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, auf die Achtung der Menschenrechte und auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung beziehen. Der Konzernlagebericht wird jährlich erstellt und veröffentlicht und beinhaltet neben der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung gemäß § 267a UGB auch die nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB der ÖBB-Infrastruktur AG. Relevante konsolidierte Angaben im Konzernlagebericht für den Einzelabschluss werden als „davon-Angabe“ gesondert dargestellt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2023, die Vorjahreszahlen 2022 werden zu Vergleichszwecken angeführt. Die Offenlegung der nichtfinanziellen Erklärung der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20 / 2017 – NaDiVeG – sowie der GRI-Standards (GRI = Global Reporting Initiative). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Universal-Standards 2021 erstellt. Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

### Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2023 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Ressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen Vorstandsmitglieder über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Satzung bzw. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat geregelt.

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

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

Im Geschäftsjahr 2023 bestand der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus neun Mitgliedern, sechs (von der Hauptversammlung gewählten) Kapitalvertreter:innen (mit einem Frauenanteil von 66,7%) und drei (gemäß § 110 ArbVG entsandten) Belegschaftsvertreter:innen. Im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. dessen Ausschüssen ist jeweils ein Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG, welches auch als Vorsitzende:r des Prüfungsausschusses, Immobilienausschusses und Nominierungs- / Personalausschusses fungiert. Der Generalsekretär als Vertreter des BMK ist als Aufsichtsratsmitglied in sämtlichen Ausschüssen vertreten und hält im Infrastruktur-Investitionsausschuss den Vorsitz. Kein Vorstandsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG oder ihrer Tochterunternehmen ist in Übereinstimmung mit § 90 Abs. 1 AktG auch Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschaft bzw. dessen Ausschüssen.

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

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

Nähere Informationen über die personelle Zusammensetzung des Vorstandes der ÖBB-Infrastruktur AG, des Aufsichtsrates bzw. dessen Ausschüsse sowie der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates der ÖBB-Operative Services GmbH bzw. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH können dem Corporate Governance Bericht 2023 entnommen werden.

## Nachhaltigkeitssteuerung

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

Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns („#INFRA.Mobilitätswende“ – siehe Kapitel C.5.) wurde unter Berücksichtigung der wesentlichen strategischen Herausforderungen im Umfeld der ÖBB-Infrastruktur AG und unternehmensintern erarbeitet und im April 2021 per Aufsichtsratssitzung beschlossen. Mit diesem Beschluss wurden neben der Vision auch die strategischen Ziele des Konzerns festgelegt. Gemäß dem integrierten Planungsprozess des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns werden die Strategie und die strategischen Ziele einmal im Jahr überprüft und gegebenenfalls angepasst. In diesem Zusammenhang steht die Wesentlichkeitsmatrix, welche 2023 reevaluiert wurde und für das Geschäftsjahr 2024 einer Weiterentwicklung gemäß CSRD unterzogen wird (siehe Kapitel Wesentlichkeitsanalyse).

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

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

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

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

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

## Wesentlichkeitsanalyse

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

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

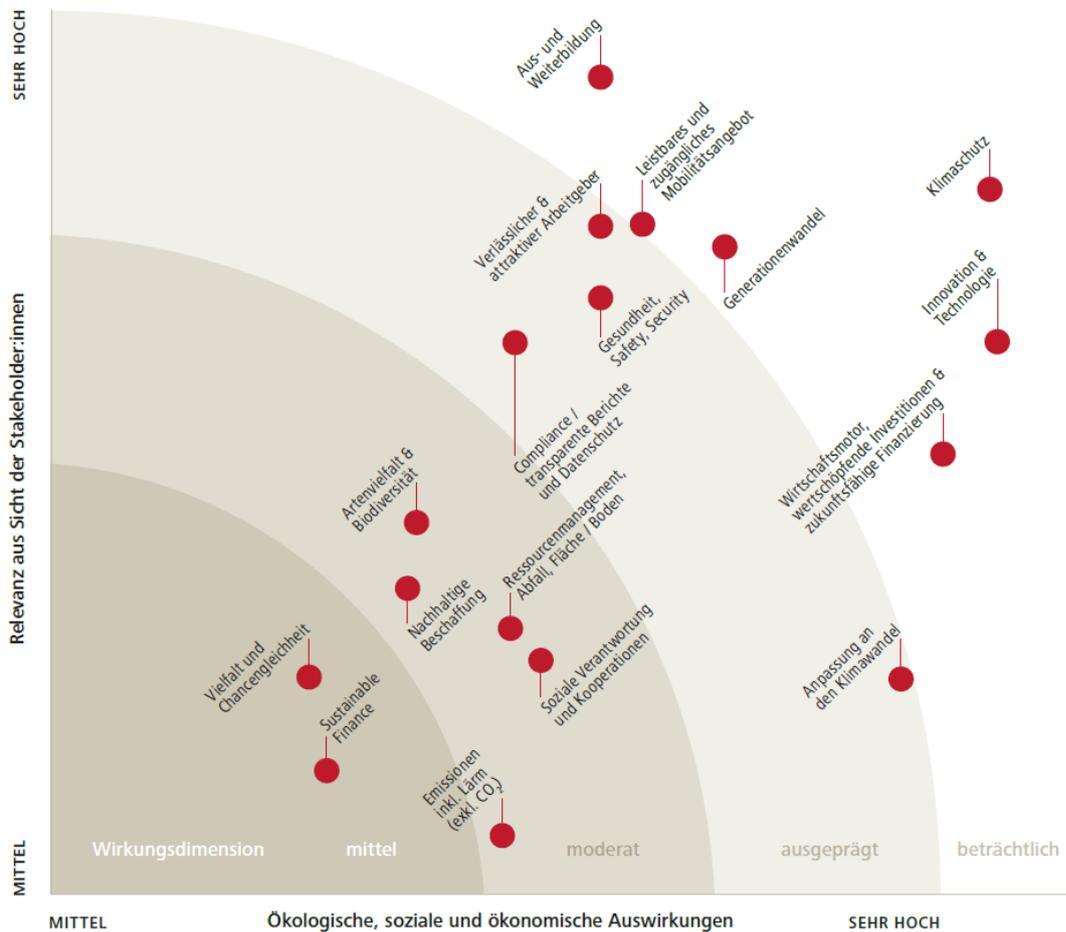
### Aktualisierung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen

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

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

2023 wurde die bestehende Wesentlichkeitsmatrix reevaluiert. Dabei haben sich keine relevanten Veränderungen zum Vorjahr ergeben. Zusätzlich wird für das Geschäftsjahr 2024 die doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß CSRD erarbeitet, welche eine Weiterentwicklung darstellt und die bisherige Wesentlichkeitsmatrix ablösen wird.

**Die Wesentlichkeitsmatrix des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns**



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

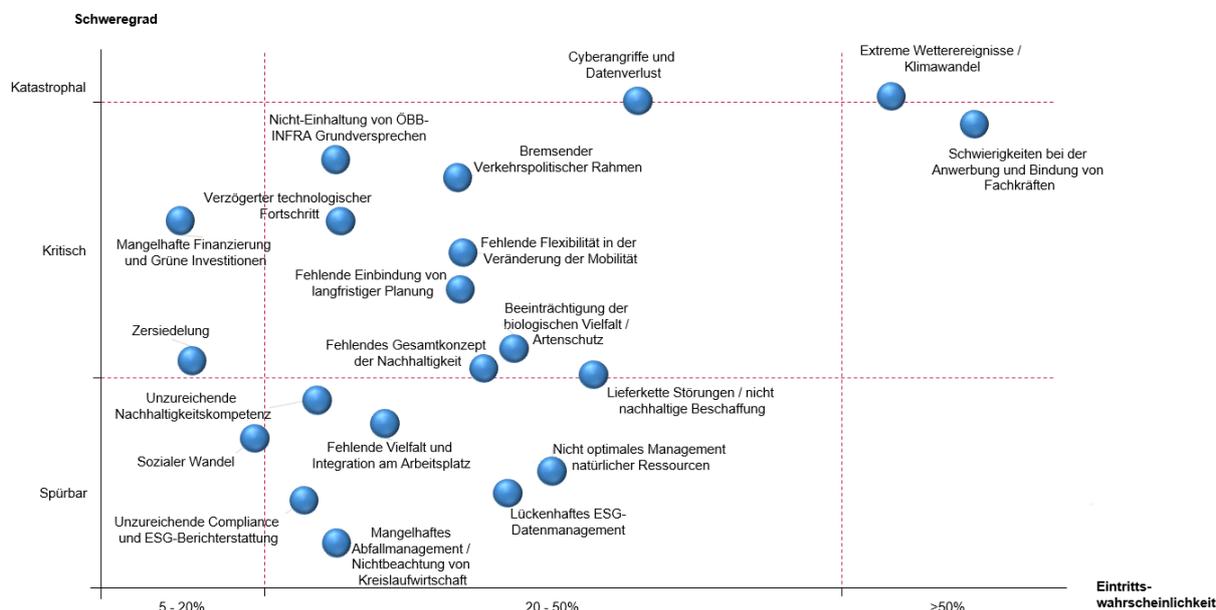
Wesentliche Themen mit hoher Bedeutung	Belange / Kapitel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klimaschutz</li> <li>- Innovation und Technologie</li> <li>- Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</li> <li>- Aus- und Weiterbildung</li> <li>- Generationenwandel</li> <li>- Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</li> <li>- Anpassung an den Klimawandel</li> <li>- Gesundheit / Safety / Security</li> <li>- Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber</li> <li>- Compliance / transparente Berichte und Datenschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umwelt</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Kapitel G.1</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Bekämpfung von Korruption und Bestechung</li> </ul>
Weitere Themen	Belange / Kapitel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soziale Verantwortung und Kooperationen</li> <li>- Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden</li> <li>- Artenvielfalt und Biodiversität</li> <li>- Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)</li> <li>- Nachhaltige Beschaffung</li> <li>- Sustainable Finance</li> <li>- Vielfalt und Chancengleichheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Umwelt</li> <li>- Sozial und Arbeitnehmer:innen</li> </ul>

### ESG Risiko- und Auswirkungsanalyse

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

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

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



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

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

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

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
		<p><u>Anpassungen an den Klimawandel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse</li> <li>– Diverse Projekte zur Klimawandelanpassung und Naturgefahrenmanagement</li> <li>– Steinschlag- und Lawinerverbauungen</li> <li>– infra:wetter: Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc.</li> <li>– Naturgefahrenhinweiskarte</li> <li>– Wasserdurchlässige Flächenversiegelungen auf Vorplätzen und Park &amp; Ride-Anlagen</li> </ul>	<p>Verfahren bei Bauprojekten</p>	
Ökonomie, Soziales	Schwierigkeiten bei der Anwerbung und Bindung von Fachkräften	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Joboffensive: Präsenz auf diversen zielgruppenspezifischen Recruitingveranstaltungen, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen</li> <li>– Employer-Branding</li> <li>– Regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragung</li> <li>– Gezielte Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen</li> <li>– Schaffen von Rahmenbedingung zur Förderung der Arbeitsfähigkeit, beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit</li> <li>– Betriebliche Wiedereingliederung</li> <li>– Führungskräfteentwicklung</li> <li>– Umfangreiches internes und externes fachliches und persönliches Weiterbildungsangebot</li> <li>– Große Bandbreite an Karrierechancen im Unternehmen durch die Möglichkeit des Wechsels innerhalb des Konzerns</li> <li>– Chancengleichheit unabhängig von Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion</li> <li>– Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils wie beispielsweise das Programm Female Business Impact / Frauennetzwerktreffen</li> <li>– Maßnahmen zur Vereinbarung von Beruf und Familie: flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, ÖBB Kinderbetreuung</li> <li>– Möglichkeiten zum Wechsel zwischen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigung</li> <li>– Work&amp;Study (Möglichkeit, neben dem Studium in geringerem Stundenausmaß zu arbeiten, mit dem Ziel einer Vollzeitstellung nach dem Studium) sowie Kooperationen bei der Verfassung von Universitäts- / Fachhochschul-Abschlussarbeiten</li> <li>– Mentoringprogramme für unterschiedliche Zielgruppen</li> <li>– Lehrlingsausbildung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen</li> <li>– Relevantes Know-how im Unternehmen durch Fachkräftegewinnung</li> <li>– Nachhaltiger Unternehmenserfolg</li> <li>– Steigerung der MA-Diversität</li> <li>– Stärkung der eigenen Aus- &amp; Weiterbildungsinitiativen</li> <li>– Beschleunigung bei der Umsetzung neuer, flexiblerer Arbeitsmodelle</li> <li>– Entwicklung von innovativen, attraktiven Anreizsystemen</li> </ul>	<p>14. Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber                      15. Generationenwandel                      17. Aus- und Weiterbildung</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
Ökonomie, Soziales	Cyberangriffe und Datenverlust	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Programm „Information Security Next Level“ zur Erstellung eines detaillierten Regelwerks zur Informationssicherheit</li> <li>– Optimierung des Information-Security-Reportings für das Topmanagement</li> <li>– Erweiterung der InfoSec-Organisation, um der global gestiegenen Bedrohungslage entgegenzuwirken</li> <li>– Erweiterung des bestehenden Security-Incident- und Event-Management-Systems (SIEM)</li> <li>– Ausbau der forensischen Nachschau mittels risikobasierter Schwachstellenanalyse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Steigerung der betrieblichen Sicherheit</li> <li>– Erhöhung der Cyber-Resilienz</li> <li>– Ausgewogene Balance zwischen Digitalisierungs- und Securityzielen</li> </ul>	<p>7. Innovation und Technologie                      10. Gesundheit / Safety / Security                      12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz                      16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Bremsender verkehrspolitischer Rahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gezielte Bewusstseinsbildung bzw. Interessensvertretung</li> <li>– Volkswirtschaftliche Wirkungen von Bahninvestitionen</li> <li>– Volkswirtschaftliche Wirkungen des Bahnbetriebs</li> <li>– Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität)</li> <li>– PRIME Status bei ISS ESG-Rating</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärkung bestehender Wettbewerbsvorteile des Systems Bahn als Differenzierungsmerkmal</li> <li>– Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung</li> <li>– Ausbau der Lobbying-Kompetenz</li> <li>– Geringerer Druck beim Erreichen des ambitionierten Investitionsprogramms der nächsten Jahre</li> </ul>	<p>1. Klimaschutz                      2. Anpassung an den Klimawandel                      3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)                      7. Innovation und Technologie                      9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot                      13. Soziale Verantwortung und Kooperationen                      16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>
Ökonomie, Soziales	Nichteinhaltung von Grundversprechen der ÖBB-Infrastruktur AG	<p><u>Sicherheit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicherheitsmanagementsystem</li> <li>– Konzernweiter betrieblicher Sicherheitsindex</li> <li>– Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Einführung eines neuen Unternehmenswertes „Sicherheit leben“</li> <li>– Gezielter Einsatz von Securitypersonal</li> <li>– Vermehrte Präsenz von Einsatzkräften an Brennpunkten</li> </ul> <p><u>Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterentwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen</li> <li>– Blackout-Krisenübungen und Infrastrukturentwicklungsprojekt zur Stärkung der Blackout-Resilienz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit / Reputation</li> <li>– Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität</li> <li>– Mitarbeiter: innen-zufriedenheit</li> <li>– Kund:innen-zentrierung um Grundversprechen sicherzustellen</li> </ul>	<p>2. Anpassung an den Klimawandel                      7. Innovation und Technologie                      10. Gesundheit / Safety / Security                      16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– BFZ-Ausfallskonzept im Rahmen der Betriebsführungsstrategie</li> <li>– Umsetzung technischer Verbesserungen, z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten zur Verringerung des Kollisionsrisikos</li> </ul>		
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Fehlende Flexibilität in der Veränderung der Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angebote für ÖBB Rail&amp;Drive-Carsharing</li> <li>– Errichtung und Instandhaltung von Bike &amp; Ride-Stellplätzen</li> <li>– Smart Maintenance</li> <li>– Alternative Antriebe</li> <li>– Zugvorbereitung und Vershub der Zukunft (DAK – Digitale Automatisierte Kupplung)</li> <li>– F&amp;E-Programm</li> <li>– Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform)</li> <li>– Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof)</li> <li>– Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote</li> <li>– Neue Geschäftsmodelle &amp; Serviceangebote für Kund:innen</li> <li>– Themen- und Innovationsführerschaft (Mobilität),</li> <li>– Gewinnung von Kund:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Klimaschutz</li> <li>3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)</li> <li>7. Innovation und Technologie</li> <li>9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</li> <li>13. Soziale Verantwortung und Kooperationen</li> </ul>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Verzögerter technologischer Fortschritt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Automatisierung des Schienenverkehrs</li> <li>– Nutzung digitaler Modelle und Simulation im digitalen Zwilling</li> <li>– Modernisierung des Fuhrparks</li> <li>– Smart Maintenance</li> <li>– Nutzung alternativer Antriebe auf Schiene und Straße</li> <li>– Zugvorbereitung und Vershub der Zukunft (DAK – Digitale Automatisierte Kupplung)</li> <li>– F&amp;E-Programm</li> <li>– Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials (z. B. durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, Open-Innovation-Plattform)</li> <li>– Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kund:inneninformation, Services am Bahnhof)</li> <li>– Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung</li> <li>– Weiterentwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Steigerung von Produktivität, Kapazität und Qualität durch Innovationen und technologischen Fortschritt</li> <li>– Erhöhung der Lebensdauer von bestehenden Technologien</li> <li>– Forcierung von Technologiepartnerschaften, Joint Ventures &amp; Co</li> </ul>	<p>7. Innovation und Technologie                      9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot                      15. Generationenwandel                      16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung                      17. Aus- und Weiterbildung</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Fehlende Einbindung von langfristiger Planung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterentwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen</li> <li>– Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie)</li> <li>– Thema Klimaschutz strukturiert aufbereitet (Ambition / Ziele, Stoßrichtungen mit ersten Maßnahmen definiert)</li> <li>– Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks</li> <li>– Investitionen gemäß Rahmenplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit/ Reputation</li> <li>– Nachhaltiger Unternehmenserfolg</li> <li>– Entwicklung neuer Planungsansätze</li> <li>– Langfristige Planung durch Einsatz von neuen strategischen Weitsicht- und Szenariotechniken</li> </ul>	<p>alle 17 Bausteine</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Lieferkette Störungen / nicht nachhaltige Beschaffung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Forcierung nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen durch Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen</li> <li>– Transparenz der Lebenszykluskosten durch die Verwendung von TCO- und LCC-Modellen im Beschaffungsprozess</li> <li>– Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren</li> <li>– Lieferantenbeurteilung durch Lieferanten-Managementsystem</li> <li>– Unterstützung der Initiative „Railponsible“ und dem Einsatz der Nachhaltigkeitsplattform „EcoVadis“</li> <li>– Anwendung des Verhaltenskodexes für Lieferant:innen</li> <li>– Forcierung von Kreislaufwirtschaftsthemen innerhalb der Beschaffung</li> <li>– Maßnahmen im Energiebereich wie der Ausbau der Kapazitäten zur Eigenerzeugung Bahnstrom sowie</li> <li>– Monitoring von Handelspartner:innen bzw. rollierende Beschaffung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft</li> <li>– Senkung von Treibhausgasemissionen</li> <li>– Wettbewerbsvorteil</li> <li>– Aufbau neuer Lieferantmärkte und Diversifizierung der Lieferantstruktur</li> <li>– Optimierung der Lieferkette</li> <li>– Reduktion von Abhängigkeiten</li> </ul>	<p>4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 6. Nachhaltige Beschaffung 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt / Artenschutz</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt</li> <li>– Biologisches Monitoring und Kartierung von interessanten Flächen</li> <li>– Versiegelung von Bahnstrommasten zur Vermeidung von Schwermetallbelastung im Erdreich</li> <li>– Ökowiedinseln</li> <li>– Vogelschutzmaßnahmen an Stromleitungen und Glasflächen</li> <li>– Vogelschutzprojekt „Danube Free Sky“</li> <li>– F&amp;E-Projekt zu Wildwarnanlagen für Bahnanlagen</li> <li>– Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte der chemischen Vegetationskontrolle durch optische Grünerkennung</li> <li>– Einsatz von autochthonem, regionalem Saat- und Pflanzgut</li> <li>– Maßnahmen zur Eindämmung invasiver Neophyten</li> <li>– Anlage von Blumenwiesen und Förderung der Imkerei auf Bahngrund</li> <li>– Optimaler Einsatz von Beleuchtung durch sinnvolle Planung / Umsetzung sowie Einsatz von Beleuchtungsalternativen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhaltung und Förderung der Biodiversität</li> <li>– Erschließung neuer Kooperationen und Umsetzung neuer Initiativen zur Artenvielfalt /-schutz</li> </ul>	<p>1. Klimaschutz 2. Anpassung an den Klimawandel 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Mangelhafte Finanzierung und grüne Investitionen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Compliance-Instrumente und Code of Conduct</li> <li>– Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen</li> <li>– Darstellung des volkswirtschaftlichen Mehrwerts von Bahninvestitionen</li> <li>– Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof</li> <li>– Offenlegung gem. Artikel 8 EU-Taxonomie-VO</li> <li>– Weiterentwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen</li> <li>– Investitionen gemäß Rahmenplan</li> <li>– Prime Status bei ISS ESG-Rating</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit / Reputation</li> <li>– Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung durch neue Finanzierungsstrategien</li> </ul>	<p>7. Innovation und Technologie 8. Sustainable Finance 16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Fehlendes Gesamtkonzept der Nachhaltigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks</li> <li>– Weiterentwicklung und Umsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG Unternehmensstrategie #INFRA.Mobilitätswende mit sechs strategischen Stoßrichtungen</li> <li>– Etablierung Nachhaltigkeitsteam in der ÖBB-Infrastruktur AG zur Koordination und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen</li> <li>– PRIME Status bei ISS ESG-Rating</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit / Reputation</li> <li>– Nachhaltiger Unternehmenserfolg durch gesamtheitliches Konzept</li> <li>– Entwicklung von Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil der Unternehmenssteuerung</li> </ul>	<p>alle 17 Bausteine</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Nicht optimales Management natürlicher Ressourcen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparung von Bewehrungsstahl</li> <li>• Einsatz von Holz als Baustoff</li> <li>• Einsatz von CO<sub>2</sub>-reduziertem Beton</li> <li>• Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale / Wildbrücke</li> </ul> </li> <li>– Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Schienen, Schwellen und Gleisschotter</li> <li>– Forcierung von Kreislaufwirtschaftsthemen</li> <li>– Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft</li> <li>– Senkung von Treibhausgasemissionen</li> <li>– Erhöhte Lieferketten Resilienz</li> <li>– Reduzierte Abhängigkeit durch forcierte Kreislaufwirtschaft</li> </ul>	<p>1. Klimaschutz 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 6. Nachhaltige Beschaffung</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Soziales</p>	<p>Fehlende Vielfalt und Integration am Arbeitsplatz</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schutz und Förderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl von Mitarbeiter:innen als auch von Partner:innen und Lieferant:innen</li> <li>– Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (ÖBB-Operative Services GmbH &amp; Co KG)</li> <li>– Gleichstellungspolicy und regionale Gleichstellungsbeauftragte</li> <li>– Diversitymanagement mit strategischen Diversitätszielen und Diversity-Bericht</li> <li>– Chancengleichheit unabhängig von Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion</li> <li>– Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents etc.</li> <li>– Disability-Management</li> <li>– Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote</li> <li>– Aktive Integration von Flüchtenden im Lehrlingswesen</li> <li>– Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils wie beispielsweise das Programm Female Business Impact / Frauennetzwerktreffen</li> <li>– Frauen-Karriere-Index</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung der Innovationskraft durch Vielfalt am Arbeitsplatz</li> <li>– Mitarbeiter:innen-zufriedenheit</li> <li>– Positionierung als attraktiver Arbeitgeber</li> <li>– Verbesserte Rekrutierungschancen (durch Verbreiterung der Bewerber:innenbasis)</li> </ul>	<p>11. Vielfalt und Chancengleichheit 15. Generationenwandel</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Unzureichende Nachhaltigkeitskompetenz</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– E-Learnings für Mitarbeiter:innen zum Thema „Nachhaltigkeit“ sowie Umweltmanagementsystem</li> <li>– Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen</li> <li>– Klimaschutz im Gesamtkonzern als strategisches Topthema etabliert (Nachhaltigkeits- / Klimaschutzstrategie)</li> <li>– Etablierung Nachhaltigkeitsteam in der ÖBB-Infrastruktur AG zur Koordination und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen</li> <li>– Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit / Reputation</li> <li>– Relevantes Know-how im Unternehmen durch Nachhaltigkeits expert:innen</li> <li>– Standardisierte Integration von Nachhaltigkeitskompetenz in Personalentwicklung</li> </ul>	<p>alle 17 Bausteine</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Zersiedelung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts</li> <li>– Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten</li> <li>– Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote</li> <li>– Entwicklung neuer Services und Angebote</li> </ul>	<p>1. Klimaschutz 4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden 5. Artenvielfalt und Biodiversität 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Lückenhaftes ESG-Datenmanagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen</li> <li>– Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof</li> <li>– Kontinuierlicher Aufbau und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitskompetenz der Mitarbeiter:innen und benötigter Ressourcen</li> <li>– Etablierung Nachhaltigkeitsteam in der ÖBB-Infrastruktur AG zur Koordination und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Effizienzsteigerung</li> <li>– Nachhaltiger Unternehmenserfolg durch strategische Planung</li> <li>– Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung</li> <li>– Schaffen eines integralen ESG-Datcenters und –Dashboards</li> </ul>	<p>alle 17 Bausteine</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Sozialer Wandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kund:innenservice und Kund:innenzufriedenheitsumfragen</li> <li>– Marktforschung</li> <li>– Kontinuierliche Weiterentwicklung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen</li> <li>– Stakeholder:innen-Dialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts</li> <li>– Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten</li> <li>– Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen</li> <li>– Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion „Licht ins Dunkel“, Sicherheitsschulungen in Schulen, Förderung von Schüler:innen mit Migrationshintergrund, Team ÖBB, Waisenunterstützungsverein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktivierung des Systems Bahn durch erfolgreiche integrierte Mobilitätsangebote</li> <li>– Ermöglichung eines forcierten Ausbaus der Kapazitäten</li> </ul>	<p>7. Innovation und Technologie 9. Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen</p>
<p>Ökonomie, Ökologie, Soziales</p>	<p>Unzureichende Compliance und ESG-Berichterstattung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umfassendes Compliance-Managementsystem eingerichtet</li> <li>– Compliance-Officer zur Prävention, Früherkennung</li> <li>– Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien</li> <li>– Compliance-Schulungen und Beratung</li> <li>– Antikorruptionsstelle</li> <li>– Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen</li> <li>– Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer:innen, SCHIG und Rechnungshof</li> <li>– Etablierung Nachhaltigkeitsteam in der ÖBB-Infrastruktur AG zur Koordination und Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Glaubwürdigkeit/ Reputation</li> <li>– Sicherstellung der zukünftigen Finanzierung</li> <li>– ESG Compliance &amp; Reporting als Stakeholder:innen-Managementtool</li> </ul>	<p>1. Klimaschutz 12. Compliance / transparente Berichte und Datenschutz 13. Soziale Verantwortung und Kooperationen</p>

Auswirkung	Risiken	Maßnahmen (Auszug)	Chancen	Wesentliche / weitere Themen (Nachhaltigkeitsbausteine des ÖBB-Konzerns)
Ökonomie, Ökologie, Soziales	Mangelhaftes Abfallmanagement / Nichtbeachtung von Kreislaufwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparung von Bewehrungsstahl</li> <li>• Einsatz von Holz als Baustoff</li> <li>• Einsatz von „Grünem Beton“</li> <li>• Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale / Wildbrücke</li> </ul> </li> <li>– Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung z. B. von Schienen, Schwellen und Gleisschotter</li> <li>– Forcierung von Kreislaufwirtschaftsthemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kosten- und Materialeinsparungen durch effizientes Ressourcenmanagement und Kreislaufwirtschaft</li> <li>– Senkung von Treibhausgasemissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)</li> <li>4. Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden</li> <li>6. Nachhaltige Beschaffung</li> </ul>

### Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse

In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels und seiner Folgen ist es für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern von essenzieller Bedeutung, potenzielle Klimagefahren zu analysieren. Durch eine fundierte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse kann festgestellt werden, ob sich potenzielle Klimagefahren zu Klimarisiken entwickeln könnten, welche die Geschäftstätigkeiten wesentlich beeinträchtigen. Die Erkenntnisse aus der Analyse werden einerseits für die erweiterten Berichtspflichten gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung und der zukünftigen Anforderungen gemäß CSRD verwendet, andererseits legt die Klimarisikoanalyse den Grundstein dafür, dass der ÖBB-Infrastruktur-Konzern entsprechende Anpassungsmaßnahmen auf klimatische Veränderungen vornehmen kann. Auf diese Weise wird die Klimaresilienz gestärkt und die Leistungsfähigkeit des Konzerns aufrechterhalten.

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 anhaltenden Hitzeperioden etc. zunehmend an Bedeutung. Aus diesem Grund wurde im Geschäftsjahr 2022 erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse in Bezug auf physische Klimarisiken durchgeführt. Die Analyse basiert auf den in Österreich bestmöglichen verfügbaren Klimaszenarien-Daten (ÖKS15). Auf Basis 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. Aufgrund diverser Unsicherheiten (z. B. unzureichende Datenbasis) wurde auf eine quantitative Beurteilung im ersten Schritt verzichtet.

## Nichtfinanzielle Kennzahlen

Die wichtigsten nichtfinanziellen Kennzahlen im Überblick	2023	2022	Einheit
<b>Allgemein</b>			
Bahnstrecke (Baulänge)	4.935	4.935	Kilometer
Personenbahnhöfe (Verkehrsstationen)	1.031	1.037	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkm	165,9 Mio.	163,8 Mio.	Kilometer
Transportleistung	81,0 Mrd.	82,2 Mrd.	Bruttotonnenkilometer / Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVUs <sup>1)</sup>	94,9	95,4	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr gesamt, alle EVUs <sup>1)</sup>	72,2	75,2	Prozent
Kund:innenzufriedenheit <sup>2)</sup>	74	n. v.	Punkte
Corporate-Rating (ISS ESG – Institutional Shareholder Services) <sup>3)</sup>	B-	n. v.	Rating-Grade
<b>Umwelt</b>			
Chemische Vegetationskontrolle	1,5	1,2	Tonnen
Bahnstrom aus erneuerbarer Energie <sup>4)</sup>	100	100	Prozent
Elektrifizierung Streckennetz	76	74	Prozent
Gesamtenergiebedarf <sup>5)</sup>	467	461	Gigawattstunden
Gesamtemissionen <sup>6)7)</sup>	891.354 – 1.301.354	44.527	Tonnen CO <sub>2</sub> -eq
Wasserverbrauch	1,6 Mio.	2,0 Mio.	Kubikmeter
Gesamtabfall <sup>8)</sup>	3.652.325	6.696.912	Tonnen
Externe Carsharingstationen	48	44	Stück
Gesamtanzahl Bike & Ride-Stellplätze	51.549	50.791	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG	189	189	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster (Stichtag 31.12.)	10.559	10.246	Stück
Steinschlag- und Lawinverbauungen	212	204	Kilometer
Lärmschutzwände und -dämme	1.036	1.025	Kilometer
Wildbachverbauung	2,1	1,8	Kilometer
<b>Sozial- und Arbeitnehmerbelange</b>			
Aktive Mitarbeiter:innen und Lehrlinge	18.541	18.374	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>16.467</i>	<i>16.355</i>	<i>Personen</i>
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.842	7.678	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>6.090</i>	<i>6.827</i>	<i>Personen</i>
Lehrlinge	1.563	1.498	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.563</i>	<i>1.498</i>	<i>Personen</i>
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)	44,4	45,0	Jahre
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>	<i>43,9</i>	<i>44,5</i>	<i>Jahre</i>
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)	12,3	11,0	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>	<i>10,6</i>	<i>9,5</i>	<i>Prozent</i>
Menschen mit Behinderung	2,7	2,7	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>2,5</i>	<i>2,5</i>	<i>Prozent</i>
<b>Barrierefreiheit</b>			
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	452	430	Stück
<b>Forschung</b>			
Forschung und Entwicklungsprojekte in Bearbeitung (Stichtag 31.12.)	74	80	Projekte
<b>Sicherheit</b>			
Personenverkehr <sup>9)</sup>		78-mal sicherer als Straße	
Gefahrguttransport <sup>10)</sup>		42-mal sicherer als Straße	

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

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

<sup>1)</sup> Als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr fünf Minuten, beim Güterverkehr 30 Minuten.

<sup>2)</sup> 2022 wurde keine konzernweite Kund:innenzufriedenheitsbefragung durchgeführt.

<sup>3)</sup> 2022 wurde kein ISS ESG Corporate-Rating durchgeführt.

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

<sup>5)</sup> Der berichtete Gesamtenergiebedarf in GWh setzt sich aus den Energieträgern Bahnstrom, Drehstrom, Erdgas, Fernwärme, Fernkälte, Heizöl, Flüssiggas, Hüttenkoks, Holzpellets und Treibstoffverbrauch zusammen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2023 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Diesel für Verschubloks im Eigentum der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, welche an die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet werden.

<sup>6)</sup> 2023 wurden die Scope 3-Emissionen in die Berechnung der Treibhausgasemissionen mit aufgenommen. Weitere Informationen sind im Kapitel Klimaschutz in der Fußnote der Tabelle zu den Emissionen nachzulesen.

<sup>7)</sup> Die Emissionswerte aus dem Jahr 2022 wurden für die Kältemittel angepasst.

<sup>8)</sup> Die Menge des Gesamtabfalls hat sich zum Vorjahr erheblich verringert und ist mitunter auf natürliche Schwankungen im Projektgeschehen zurückzuführen.

Weitere Details siehe Abfalltabelle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

<sup>9)</sup> Verkehrstote pro 10 Mrd. Personenkilometer (Jahre 2018 bis 2020 in Österreich), Quelle: UBA 2021, BMK 2021, Statistik Austria 2021, Grafik: VCÖ 2021.

<sup>10)</sup> Gefahrgutunfälle pro Mrd. Tonnenkilometer berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2013, Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt.

## G.3. Umweltbelange

### Allgemein

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

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

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

### Umweltleitlinien, Umweltbewertung, Umweltprogramm

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

Umweltbewertungen finden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern auch außerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltprüfverfahren frühzeitig Eingang in die Entwicklung und Planung der Infrastruktur.

Die mit dem BMK, dem BMF und der SCHIG mbH abgestimmte Methode zur Entwicklung des Zielnetzes 2040 umfasst Elemente zur systematischen Bewertung von Umweltwirkungen auf einer der Planungsebene des Zielnetzes 2040 entsprechenden Betrachtungsebene. Die Ergebnisse dieser Bewertung fließen in die vergleichende Bewertung der Maßnahmenpakete, der sogenannten Module, ein. Besondere Aufmerksamkeit wird dabei der in dieser frühen Planungsphase methodisch anspruchsvollen Ermittlung von Treibhausgasemissionen im Bau geschenkt. Dafür wurde in Abstimmung mit der SCHIG mbH eine geeignete Methode entwickelt.

Innerhalb der Infrastrukturentwicklungen ist eine auf den Gegenstand der jeweiligen Entwicklung angepasste Umweltanalyse vorgesehen. Diese dient als Entscheidungshilfe im Falle der Untersuchung mehrerer Alternativen bzw. Varianten (Variantenphase) sowie als fachliche Erstabschätzung der Umweltwirkungen im Sinne eines Ausblicks auf nachfolgende Planungsphasen (Bewertungsphase). Beurteilungsgegenstand und -tiefe werden unter Rückgriff auf einschlägige fachliche Grundlagen (wie z. B. RVS) anlassbezogen festgelegt.

### Schwerpunkte im Rahmen von ISO 14001

Die Schwerpunkte im Jahr 2023 lagen auf Energieeffizienz und der Lagerung von gefährlichen Arbeitsstoffen. Ziele des Schwerpunktes Energieeffizienz waren die Sichtbarmachung des Beitrags der Geschäftsbereiche zur Steigerung der Energieeffizienz, die Verringerung des Energieverbrauchs sowie eine diesbezügliche Sensibilisierung bzw. Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter:innen. Ziel des zweiten Schwerpunktes war die Sicherstellung des vorschriftsgemäßen Umgangs und der Lagerung von gefährlichen Arbeitsstoffen.

Zur Weiterbildung wurde ein E-Learning zum Umweltmanagementsystem des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns nach ISO 14001 erarbeitet und den Mitarbeiter:innen im Umweltmanagement zur Verfügung gestellt.

## Klimaschutz

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

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

- CO<sub>2</sub>-Neutralität im Bereich Mobilität bis 2030,
- CO<sub>2</sub>-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050 sowie
- weitere Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und Ausbau der Kapazität sowohl durch konventionellen Ausbau als auch durch den Einsatz neuer Technologien.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern spielt bei der Umsetzung dieser ambitionierten Ziele eine wichtige Rolle und hat sich dazu strategische Ziele als Teil der Unternehmensstrategie gesetzt (siehe Kapitel C.5.). Einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Bilanz des ÖBB-Konzerns leistet die Bereitstellung und der Einsatz von 100% erneuerbaren Energien im System Bahn. Auf diese Weise unterstützt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich. Zentrale Hebel für die Zielerreichung sind die weitere Elektrifizierung der Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung der Wärmebereitstellung der Gebäude und die Steigerung der Energieeffizienz.

## Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2023	2022
Ausstieg aus Ölheizanlagen bis 2030 (Basis 2019: 259 Stück <sup>1)</sup> )	Anzahl Ölheizanlagen	0	195	221
Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034 (Basis 2022: 1.268 Stück)	Anzahl fossile Gasheizanlagen	0	1.212	1.268
Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf 85% bis 2030 und auf 89% bis 2035	% elektrifiziertes Streckennetz	85 / 89	76	74
Steigerung des ÖBB Eigenversorgungsgrades aus erneuerbaren Energien auf 80% im Bahnstrombereich bis 2030 <sup>2)</sup>	% Eigenanteil erneuerbarer Energie am Bahnstrom	80	61	50
Steigerung der Energieeffizienz um mehr als 25% bis 2030 (Basisjahr 2017)	kWh / Zugkm	2,15	2,81	2,86
100% Elektrifizierung der Pkw-Fahrzeugflotte Straße bis 2030 (Klasse M1)	% E-Fahrzeuge Straße (Klasse M1)	100,00	17,59	12,34

<sup>1)</sup> Der Basiswert wurde zum Vorjahr 2022 angepasst.

<sup>2)</sup> Auf Basis der 2023 beschlossenen Energiestrategie wurde die Eigenproduktion aus erneuerbaren Energien um die Stromaufbringung der Partner erweitert. Diese Kennzahl wird daher künftig als Eigenversorgungsgrad bezeichnet.

## Energie

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

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

Seit 2018 verwendet der ÖBB-Konzern ausschließlich grünen Bahnstrom aus zu 100% erneuerbaren Energiequellen. Ebenso wurde ab 2019 auch die Drehstromversorgung aller Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und anderer Betriebsanlagen ebenfalls auf Strom aus zu 100% erneuerbaren Energieträgern umgestellt. Ein maßgeblicher Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus acht ÖBB Wasserkraftwerken (sieben produzieren Bahnstrom, eines produziert Drehstrom), vier Partner-Wasserkraftwerken und derzeit 92 Solarkraftwerken. Seit Ende 2022 speist auch die Windkraftanlage in Höflein jährlich 6,75 GWh in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) ein. Die restliche Menge des benötigten grünen Bahnstroms wird vom Markt zugekauft. Mit sieben Frequenzumformern wird das Bahnstromnetz, welches mit einer Frequenz von 16,7-Hz betrieben wird, mit den öffentlichen 50-Hz-Netzen verbunden. Der über diese Frequenzumformer bezogene Strom stammt ebenfalls zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen (abgesichert mit Herkunftsnachweisen). Auch der restliche Drehstrom für die Versorgung von Gebäuden und Betriebsanlagen wird auf dem freien Markt bezogen.

## Ausbau erneuerbarer Energie

Seit über 100 Jahren ist der ÖBB-Konzern Vorreiter in Sachen Elektromobilität. Die Steigerung des Eigenversorgungsgrades mit nachhaltigem Strom steht im Mittelpunkt der ambitionierten Energiestrategie der ÖBB-Infrastruktur AG. Bis 2030 wird weiterhin verstärkt in den Ausbau erneuerbarer Energien investiert. Dementsprechend wurde 2023 die neue ÖBB Energiestrategie beschlossen, die sich das ambitionierte Ziel setzt, den Eigenversorgungsgrad (Eigenproduktion und Partnerkraftwerke) der Bahnstromversorgung bis 2030 auf 80% zu erhöhen. Bereits rd. 60% des Bahnstroms produzierte die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit den Partnerkraftwerken 2023 aus Wasserkraft selbst.

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

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

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

Das bereits abgeschlossene Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung“ leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur grünen Bahnstromversorgung. Das Kraftwerk wurde dem größten Umbauvorhaben seiner rd. 100-jährigen Geschichte unterzogen. Mit der Erneuerung der Druckrohrleitung und der Stollenrohrleitung wurde das Kraftwerk im Jahr 2021 auf den Stand der Technik gebracht und die Bahnstromversorgung in Vorarlberg abgesichert. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem CO<sub>2</sub>-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn“ eingesetzt.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft forciert die ÖBB-Infrastruktur AG auch den Ausbau bahneigener Fotovoltaik- und Windkraftanlagen. Im Bereich der 50-Hz-Fotovoltaikanlagen wurde das 2020 gestartete Ausbauprogramm konsequent fortgesetzt. Zusätzlich zu den mit Ende 2022 62 bestehenden Anlagen mit einer Jahresstromproduktion von rd. 7.000 MWh wurden 2023 24 50-Hz-Fotovoltaikanlagen mit einer Jahresstromproduktion von über 2.800 MWh errichtet. Neben Standardanlagen auf Gebäudedächern im Bestand und Neubau wird im 50-Hz-Fotovoltaikausbauprogramm künftig Fokus auf die Nutzung bereits versiegelter oder vorbelasteter Flächen gelegt. Erste Stromerzeugungsanlagen auf flächigen Park & Ride Anlagen werden bereits 2024 realisiert werden. Der mittels 50-Hz-Fotovoltaikanlagen erzeugte Strom trägt zur Deckung des Strombedarfs und somit zur Steigerung des Eigenversorgungsgrades der Gebäude und Betriebsanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG bei.

Im Bereich der 16,7-Hz-Fotovoltaiktechnologie hat die ÖBB-Infrastruktur AG Pionierarbeit geleistet. 2015 ging die weltweit erste 16,7-Hz-Bahnstromfotovoltaikanlage in Wilfleinsdorf (NÖ) in Betrieb. Seitdem wurden weitere 16,7-Hz-Bahnstromfotovoltaikanlagen gebaut und in Betrieb genommen. Mit Ende 2023 befanden sich sechs Bahnstromfotovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von rd. 6.000 MWh im Einsatz. Der Fotovoltaikausbau soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

Zudem wurde im Herbst 2022 die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit rd. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb genommen, welche direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeist.

Durch die direkte Einspeisung der Erzeugung in das bahneigene Netz, werden vorhandene erneuerbare Energieressourcen dort genutzt, wo der Bedarf entsteht. Diese direkte Verbindung von Stromerzeugung und Bahnverkehr stellt ein gelungenes Beispiel für Sektorenkopplung (Power-to-Mobility) dar. So wird das öffentliche Stromnetz entlastet und Verluste für Umformung und Transport können reduziert werden.

## Modernisierung des Bahnstromnetzes

Neben der Erhöhung des Eigenversorgungsgrades im Bahn- und Drehstrombereich mit erneuerbarer Energie nimmt auch die Modernisierung des Bahnstromnetzes eine zentrale Rolle in der Energiestrategie ein. Eine Optimierung des Bahnstromnetzes trägt zur Vermeidung von Netzverlusten und zum Anschluss von Stromproduktion aus erneuerbarer Energie bei. Die Modernisierung des Bahnstromnetzes bildet unter anderem die Grundlage für Energieeffizienzmaßnahmen im System Bahn.

## Elektrifizierung

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

## Energieeffizienz

Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist das Thema Energieeffizienz für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern von zentraler Bedeutung. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energie- und Anlagenkosten und gleichzeitig dem Schutz der Umwelt durch verminderte Emission von Treibhausgasen.

Beispiele für 2023 gesetzte Maßnahmen:

- Elektrifizierung Zeltweg – Pöls
- Förderbänder Brenner Basistunnel
- Wohnprogramm: Sanierung von 15 Gebäuden
- Erhöhung der Anzahl von Elektrofahrzeugen von 229 auf 305 Stück

Wie in der Energiestrategie definiert, soll die Energieeffizienz in der ÖBB-Infrastruktur AG bis 2030 um 25% erhöht werden. Kennzahl für die Energieeffizienz ist der Energieeinsatz je zurückgelegtem Zugkilometer im Streckennetz (kWh / Zugkm). Um das gesetzte Ziel zu erreichen, soll dieser spezifische Energieeinsatz im Jahr 2030 auf 2,15 kWh / Zugkm (bei Steigerung der Betriebsleistung auf 200 Mio. Zugkm) gesenkt werden. Hierfür ist die Setzung von Energiesparmaßnahmen mit einer absoluten Einsparwirkung von 75 GWh notwendig.

Um diese Einsparziele zu erreichen, wurden im Jahr 2023 vier langfristige, übergeordnete Projekte gestartet.

Im „Gebäudeoptimierungsplan“ wird die Nutzung der vorhandenen Objekte durch standortweite Nutzungskonzepte optimiert und in einem weiteren Schritt, sofern technisch, ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll, umfassend thermisch saniert. Im Zuge des Projekts „energieeffiziente Anlagenbereitstellung“ wird die Energieeffizienz der Anlagen an der Strecke analysiert und Einsparpotentiale identifiziert, um anschließend Maßnahmen zu deren Hebung abzuleiten. Ein Beispiel hierfür ist die LED-Offensive, welche den Austausch sämtlicher konventioneller Leuchtmittel entlang der Strecke (Tunnel, Gleisfeld, Verkehrsstationen) bis 2030 forciert. Die erfolgreiche Umsetzung dieses Projekts wird ab dem Jahr 2030 eine jährliche Einsparwirkung von über 20 GWh erzielen. Weiters verfolgt das Projekt „Energieeffizienz im System Bahn“ ein ähnliches Ziel, nämlich die Evaluierung des IST-Zustandes und die Ableitung von Energieeffizienzmaßnahmen, bezüglich der Bereitstellung des Bahnstroms für den ÖBB-Konzern und externe Kund:innen. Eine beispielhafte Maßnahme ist die Substitution rotierender Umformersätze auf statische Umrichter am Standort Kledering. Diese Maßnahme führt zu einer Verlustreduktion von etwa 8% bei der Umwandlung von Drehstrom in Bahnstrom und reduziert somit die Bahnstromverluste um jährlich rund 14 GWh. Diese Einsparung kommt aber nicht allein dem Endenergiebedarf der ÖBB-Infrastruktur AG zugute, sondern reduziert damit auch den Bezug aus dem öffentlichen Netz. Um den Zielerreichungsgrad bezüglich der strategischen Ziele nachzuverfolgen, soll übergeordnet ein Energiemonitoringsystem implementiert werden. Ein Konzept hierfür wurde 2023 erarbeitet.

## Ausstieg aus ölbefeuerten Heizanlagen bis 2030

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügte Ende 2023 noch über insgesamt 195 ölbefeuerte Heizanlagen in ihren Bestandsgebäuden. Seit 2019 wurden bereits 64 Anlagen umgebaut.

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

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

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

#### **Ausstieg aus Fossilgas-Heizanlagen bis 2034**

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügte Ende 2023 noch über insgesamt 1.212 gasbefeuerte Heizungsanlagen in ihren Bestandsgebäuden. Seit 2022 wurden bereits 56 Anlagen umgebaut.

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

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

- Nah- bzw. Fernwärme – bei Vorhandensein eines örtlichen Verteilungsnetzes
- Wärmepumpen – Umgebungswärme bzw. Geothermie und Strom als Energieträger (Luft / Wasser, Sole / Wasser oder Wasser / Wasser) mit Fußbodenheizung oder Niedertemperaturkonvektoren
- Biomasse – Feststoffheizungen mit bestehenden Heizkörpern
- Infrarotpaneele – elektrisch betriebene Heizflächen bei einem sehr geringen Heizwärmebedarf (Einzelraumheizer)

Die ÖBB-Infrastruktur AG bekennt sich trotz der Abschaffung des geplanten Ausstiegs aus Öl und Gas durch die Regierung dazu, ihren nachhaltigen Kurs fortzusetzen und somit ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Umwelt auf Basis der Dekarbonisierung zu leisten. Die Pläne für einen umweltfreundlichen Energieträgerwechsel werden weiterhin konsequent umgesetzt.

#### **Grüne Immobilien**

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

Aufgrund der COVID-19-Situation und der sehr hohen Auslastung der ausführenden Unternehmen sowie der Lieferengpässe konnten die Umsetzungstermine der Pilotvorhaben nicht eingehalten werden, und es kam daher zu einer Projektverzögerung. Der Pilotstandort in Bad Aussee wurde im Jahr 2022 fertiggestellt. Die Fertigstellung der weiteren Bauvorhaben (Wörgl und Graz) ist bis zum Sommer 2024 vorgesehen. Nach Umsetzung der geplanten Energieeffizienzmaßnahmen wird unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus diesen Pilotvorhaben eine Methodik entwickelt, um nachweislich ermittelte Optimierungspotenziale darstellen zu können.

### Wichtige Energiekennzahlen auf einen Blick

Energiebedarf <sup>1)</sup> in GWh	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom <sup>2)3)</sup>	26,6	16,6	10,0	60%
Drehstrom	239,2	239,6	-0,4	0%
Erdgas	60,8	74,8	-14,0	-19%
Fernwärme und Fernkälte	58,6	47,6	11,0	23%
Feste und flüssige Brennstoffe	13,3	18,0	-4,7	-26%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)	68,0	64,5	3,5	5%
<b>Gesamtenergiebedarf</b>	<b>466,5</b>	<b>461,1</b>	<b>5,4</b>	<b>1%</b>
Erneuerbare-Energien-Anteil Bahnstrom in %	100	100	0	0%
Erneuerbare-Energien-Anteil Drehstrom in %	100	100	0	0%
Strom aus unbekanntem Quellen in %	0	0	0	0%

<sup>1)</sup> Die Zahlen für den Energiebedarf umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2023 folgende Energieträger in die Berichterstattung zusätzlich mit aufgenommen: Diesel für Schubloks im Eigentum der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, welche an die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet werden. Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Bahnstrom-Energieverluste innerhalb der Organisation werden hier nicht abgebildet, sondern im Gesamtkonzern dargestellt (ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2023).

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

<sup>3)</sup> Die Erhöhung Bahnstroms ist überwiegend auf die Weichenheizungen zurückzuführen: Hoher Verbrauch während der Kälteperiode im Dezember 2023.

### Treibhausgasemissionen

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

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

Treibhausgasemissionen in t CO <sub>2</sub> -eq	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Erdgas	12.196,7	14.993,0	-2.796,3	-19%
Feste und flüssige Brennstoffe	3.204,7	4.714,2	-1.509,5	-32%
Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge) <sup>1)</sup>	17.381,0	16.480,2	900,8	5%
Kältemittel <sup>2)</sup>	767,4	897,6	-130,2	-15%
SF6	9,4	11,8	-2,4	-20%
<b>Scope 1</b>	<b>33.559,2</b>	<b>37.096,8</b>	<b>-3.537,6</b>	<b>-10%</b>
Bahnstrom <sup>3)</sup>	2,1	0,6	1,5	>100%
Drehstrom <sup>4)</sup>	81,8	1.164,3	-1.082,5	-93%
Fernwärme und Fernkälte	7.711,0	6.265,1	1.445,9	23%
<b>Scope 2<sup>5)</sup></b>	<b>7.794,9</b>	<b>7.430,0</b>	<b>364,9</b>	<b>5%</b>
<b>Scope 1+2<sup>6)</sup></b>	<b>41.354,1</b>	<b>44.526,8</b>	<b>-3.172,7</b>	<b>-7%</b>
Brennstoff- und energiebezogene Emissionen	14.303,3			
Kältemittel	7,8			
SF6	0,1			
Abfall (gefährliche Abfälle) <sup>7)</sup>	61.034,0			
Geschäftsreisen (Flugreisen)	227,2			
Pendeln der Arbeitnehmer:innen <sup>8)</sup>	13.147,4			
Vermietete und verleaste Sachanlagen	4.671,9			
Restliche Teilkategorien wie Beschaffung von Kapital- und Verbrauchsgütern bzw. Dienstleistungen <sup>9)</sup>	740.000,0- 1.170.000,0			
<b>Scope 3</b>	<b>850.000,0- 1.260.000,0</b>			
<b>Gesamtemissionen</b>	<b>891.354,1- 1.301.354,1</b>			

<sup>1)</sup> 2023 wurde zusätzlich der Dieserverbrauch für Verschubloks im Eigentum der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, welche an die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet werden, in die Gesamtemissionsberechnung miteinbezogen.

<sup>2)</sup> Die Werte aus dem Jahr 2022 wurden angepasst.

<sup>3)</sup> Die Erhöhung Bahnstroms ist überwiegend auf die Weichenheizungen zurückzuführen: Hoher Verbrauch während der Kälteperiode im Dezember 2023.

<sup>4)</sup> Aktualisierter Emissionsfaktor für Drehstrom Scope 2 seitens Umweltbundesamt

<sup>5)</sup> Scope 2-market-based Werte. Die marktbasierete Methode (market based) spiegelt Emissionen aus Strom wider, den Unternehmen bewusst – mittels vertraglich geregelter Instrumente – gewählt haben (z. B. Grünstrom). Die standortbasierte Methode (Scope 2 location based) hingegen spiegelt die durchschnittliche Emissionsintensität eines Energieträgers in der jeweiligen Region wider (Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren, z. B. des jeweiligen Landes). Die Scope-2-location-based-Werte (Emissionsfaktoren Stand GJ 2023 [AT]) betragen 53.096 t CO<sub>2</sub>-eq. (2023) bzw. 22.380 t CO<sub>2</sub>-eq (2022).

<sup>6)</sup> Scope 1 und Scope 2 market based. Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren entsprechen den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Stand 2022). Zusätzlich zu diesen Änderungen kommt es auch zu Sprüngen in den Verbrauchswerten aufgrund unterschiedlicher Witterungsverläufe und Anlagennutzungen. Emissionen aus biogenen Energieträgern – diese sind nicht in der obigen Tabelle enthalten – betragen für Scope 1 8,6 t CO<sub>2</sub>-eq (2023) bzw. 3,5 t CO<sub>2</sub>-eq (2022).

<sup>7)</sup> THG-Bewertung gefährlicher Abfälle.

<sup>8)</sup> Bewertung THG-Emissionen über Modellrechnung des Umweltbundesamts.

<sup>9)</sup> 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. Der 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, Kältemittel, SF6, 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.

## Kältemittel und SF6

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

Im Bereich von Mittelspannungsschaltanlagen 50 Hz und Hochspannungsschaltanlagen 16,7 Hz ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern u. a. auf die Verwendung von Schwefelhexafluorid (SF6-Gas) angewiesen. Die kompakte Bauweise und die Unempfindlichkeit dieser Anlagen gegenüber äußeren Einflüssen sind vor allem beim Einsatz in Tunnelprojekten (z. B. Semmering-Basistunnel, Koralmtunnel etc.) von essenzieller Bedeutung. Mittels Dichtewächter wird die Gasdichte in elektrischen Geräten überwacht. Bei einem Unterschreiten der vorgegebenen Gasdichte als Folge von Undichtheiten am SF6-Anlagenteil meldet das Gerät Gasverlust. SF6-gasisolierte Schalter sind nach dem Stand der Technik gebaut und betriebssicher. Im Regelbetrieb treten kaum Emissionen auf, da es sich um geschlossene Systeme handelt und somit Gasverluste nicht höher als 1% des Gesamtvolumens sind.

### Scope 3

Die konzernweite Erfassung und Reduktion der Scope-3-Emissionen erforderten ein strukturiertes Vorgehen. Dieser Prozess erfolgt zentral gesteuert durch die ÖBB-Holding AG und unter Mitwirkung der ÖBB Teilkonzerne. Einige dieser Scope-3-Emissionen sind mit gezielten Maßnahmen gut direkt von den ÖBB beeinflussbar, bei anderen sind die ÖBB vom Markt und / oder von technologischen Entwicklungen abhängig. Deswegen werden unterschiedliche Anwendungstiefen für mögliche Scope-3-Treibhausgas-Reduktionsziele festgelegt. Im Gegensatz zum ÖBB-Konzern, für den acht der fünfzehn Scope-3-Teilkategorien des Greenhouse Gas Protocols relevant sind, sind für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieben Scope-3-Teilkategorien wesentlich. Die Teilkategorie „Transport und Verteilung“ ist für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern nicht wesentlich. Vier dieser sieben Teilkategorien werden bereits seit 2021 mit der konzernweiten THG-Bilanz detailliert berichtet, die restlichen Teilkategorien werden vorerst in einer Bandbreite dargestellt. Die Erweiterung mit Detaildaten ist schrittweise geplant. An der Ermittlung der Datengrundlage für die Vertiefung dieser restlichen Scope-3-Teilkategorien wird gearbeitet. 2023 wurde mit der Erarbeitung erster konzernweit strategischer Stoßrichtungen zur Reduktion von Scope-3-Emissionen begonnen. Erste Maßnahmen (z. B. bezüglich nachhaltiger Beschaffung oder Kompensation von dienstlich notwendigen Flugreisen) werden bereits laufend umgesetzt.

### Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nutzt zum 31.12.2023 eine Flotte von 3.370 Kraftfahrzeugen und 2.222 schienengebundenen Fahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. Die Rail Equipment GmbH & Co KG ist Fuhrparkmanager, Fahrzeugkomplettanbieter und Servicedienstleister für straßengebundene Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns und schienengebundene (Spezial-)Fahrzeuge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Rail Equipment GmbH & Co KG unterstützt ein Gesamtmobilitätsangebot für Bahn- und Buskund:innen (erste / letzte Meile).

### Carsharing

Durch ein konzerninternes Carsharingangebot wird die Auslastung der Dienstkraftfahrzeuge optimiert. Derzeit stehen den Mitarbeiter:innen 553 Fahrzeuge an über 100 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Davon stehen unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ an 48 Stationen 400 Fahrzeuge, davon 57 Elektrofahrzeuge, und 25 Elektroladestationen den Bahnkund:innen zur Verfügung. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

## ÖBB Rail&Drive-Standorte



### E-Mobility

Elektromobilität soll die Funktionalität der Verkehrsstation als multimodalen Mobilitätshub erweitern. Dabei wird die Anzahl der E-Pkw in den nächsten Jahren maßgeblich steigen. So konnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den vergangenen Jahren durch die laufende Erneuerung des Fuhrparks kontinuierlich verringert werden. Mit Ende 2023 sind fast ausschließlich Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren in Betrieb, die E-Fahrzeugflotte wird laufend erweitert.

Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf die Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO<sub>2</sub> als auch NO<sub>x</sub>) und Treibstoffverbrauch vorgegeben und bewertet. Damit wird gewährleistet, dass der Kfz-Fuhrpark des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Motorentechnologie ausgestattet ist. Nach Möglichkeit werden vorzugsweise Elektro- bzw. Hybridfahrzeuge beschafft.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt für die ÖBB zum Ende des Geschäftsjahres 2023 305 Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus sind derzeit 126 Elektrofahrräder in Verwendung. Die Dekarbonisierung der Kfz-Flotte wird durch vermehrten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie vorangetrieben. Um eine weitere Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu erreichen, ist bis Ende 2024 eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 540 Fahrzeuge im Gesamtkonzern geplant.

### Schienenfahrzeuge

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

- Es handelt sich dabei um die Beschaffung von
- 50 Hochleistungsinstandhaltungsfahrzeugen und sechs Steuerwagen,
  - 18 Servicejets sowie
  - 90 Schotterwagen,
- die in den Jahren 2023 bis 2028 geliefert werden.

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

**Wichtige Kennzahlen zum Fuhrpark auf einen Blick**

Fuhrpark ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Stück	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl Schienenfahrzeuge	2.222	2.169	53	2%
Anzahl Lkw bis 3,5 Tonnen	139	136	3	2%
Anzahl Lkw 3,5 bis 5,0 Tonnen	17	17	0	0%
Anzahl Lkw ab 5,0 Tonnen	25	26	-1	-4%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	3.370	3.313	57	2%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	0	3	-3	-100%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	23	33	-10	-30%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	3.347	3.277	70	2%
<i>davon Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig</i>	<i>305</i>	<i>229</i>	<i>76</i>	<i>33%</i>

**Anpassung an den Klimawandel**

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

**Zielsetzungen**

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

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

Je nach regionalen und lokalen Gegebenheiten können insbesondere kleinräumige, stärkere Niederschlagsereignisse, wie diese vor allem in Kombination mit Gewittern auftreten, vermehrt zu Muren oder Hangrutschungen führen. Punktuelle Aussagen zu klimawandelbedingten Veränderungen sind jedoch sehr schwierig zu treffen, da speziell diese lokal begrenzten Extremwetterereignisse, die große Folgeschäden nach sich ziehen, nur schwer vorhergesagt werden können. Hingegen können länger andauernde Niederschlagsereignisse zu Hochwasser und Überschwemmungen führen. Diese Wetterereignisse sind im Gegensatz zu kleinräumigen, stärkeren Ereignissen infolge ihrer großen flächenhaften Ausprägung deutlich besser und auch früher zu prognostizieren.

Für die Dimensionierung von Entwässerungsanlagen werden Niederschlagsdaten verwendet, die möglichst aktuell sein sollten und auch laufend aktualisiert werden. Diese Niederschlagsdaten werden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft per Internetabfrage bezogen<sup>48</sup>.

<sup>48</sup> eHYD – der Zugang zu hydrographischen Daten Österreichs.

Auch Schäden an Bahnanlagen und Streckenunterbrechungen durch Stürme sind künftig vermehrt möglich. Zudem können durch Hitze- und Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Das Naturgefahrenmanagement umfasst dabei auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebs, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb negativ beeinflussen kann. Insgesamt besitzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 4.239 ha Wald in ganz Österreich (davon 3.370 ha Schutzwald, der weiterhin gleichbleibend groß ist).

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

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Steinschlag- und Lawinenverbauungen in km	212	204
Wildbachverbauung in km	2,1	1,8

Ein weiteres mögliches Risiko sind Gleisverwerfungen, welche sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten. Entsprechende Vorbeugemaßnahmen wie etwa der Versand von Hitzewarnungen über das Wetterwarnsystem *infra:wetter* sowie darauf basierende Maßnahmen zur Schadensvorbeugung und ein einheitlich definiertes Vorgehen bei Arbeiten im Gleis wurden bereits gesetzt. Im Hinblick auf den Klimawandel sind insbesondere jene Maßnahmen von Bedeutung, die darauf abzielen, auf mögliche Folgewirkungen vorbereitet zu sein. Effektive Präventivmaßnahmen oder auch Monitoring- und Frühwarnsysteme, welche aufkommende Gefahren frühzeitig erkennen und rasch und effizient darüber informieren, sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Auf diese Weise können rechtzeitig die notwendigen Schritte eingeleitet und mögliche Schäden abgewehrt bzw. vermindert werden. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag für die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an Streckenverfügbarkeit geleistet.

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben.

**Infra:wetter**

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

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

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

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

Die ÖBB-eigenen, bahnspezifisch angeordneten, Wetterstationen werden bedarfsgerecht ausgebaut. So wurde dieses Netz an Wetterstationen im Jahr 2022 um die Stationen in den Bereichen Hermagor und Rosenbach, jeweils in Kärnten, erweitert. Dadurch können genauere Wettervorhersagen für die zugeordneten Bahnstrecken erzielt werden.

Das VIF-Projekt „INGEMAR“ (Intelligentes Naturgefahrenmanagement und Risikobeurteilung) wurde mittlerweile erfolgreich abgeschlossen. Die Ergebnisse, vor allem die Verknüpfung von Wetterdaten mit der Zustandsbeurteilung von technischen Lawinenschutzverbauungen sowie Schutzwaldbeständen werden aktuell im ÖBB Lawinenwarndienst angewendet. An INGEMAR schließt nahtlos das VIF-Projekt „KlimZug“ (Klimawandelanpassung im Zugverkehr durch Prognose von Extremwetterereignissen und klimawandelbedingter Änderungen im Energiedargebot) an. Von 2022 bis 2024 wird die Prognose von Extremwetterereignissen untersucht und verbessert.

## Naturgefahrenhinweiskarte

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

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

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

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

Um unerwartet auftretende Schäden und Beeinträchtigungen am Streckennetz der ÖBB künftig besser abschätzen zu können, wurde ein innovatives Pilotprojekt umgesetzt. Im Rahmen dieses Projekts werden künftig Drohnenгарagen 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.

## Hochwasserbetreffenheit

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

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

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

Um für den Klimawandel präventiv vorzubeugen, wurde auch eine zusätzliche Bestimmung für die Dimensionierung von Bahndurchlässen im Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG aufgenommen. Bei derartigen Anlagen in Strecken der Ränge S<sup>+</sup>, S und 1 ist ein Zuschlag von 10% auf die Bemessungswassermenge zu berücksichtigen. Dadurch wird eine Reserve für zunehmende klimawandelbedingte Hochwasserabflussmengen geschaffen.

### Präventive Baumentfernung – „Bahnbegleitwald“

Das Ziel der präventiven Baumentfernung liegt darin, die Beeinträchtigung der Bahn durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile bei Starkwindereignissen, Schnee und Eis bestmöglich zu reduzieren und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter zu steigern.

Durch Auswertungen von Lichtraumscannerdaten werden Streckenabschnitte mit sehr nahe an der Bahn befindlichen Bäumen detektiert. Unter Berücksichtigung des aktuellen Baumzustandes werden die Streckenabschnitte ausgewählt, an denen im Folgejahr die Bäume gefällt werden. Dies geschah 2023 bei Bahnbegleitwald entlang von ca. 105 km Strecke.

### Steinschlagschutz

Durch den Klimawandel können auch Steinschläge zunehmen. Dies vor allem durch steigende Niederschlagsmengen, welche nach dem Einsickern in den Untergrund einen erhöhten Wasserdruck auf das Gestein ausüben können. Neben der Errichtung von Steinschlagschutznetzen wird aktuell auch die sogenannte Lichtwellenleitertechnologie in der Detektion von Steinschlägen getestet. Lichtwellenleiter inklusive der dazugehörigen Geräte zur Auswertung können Steinschläge im Gleisbereich durch Messung des Steinschlagimpulses in den Untergrund erkennen und eine Warnmeldung per SMS oder E-Mail senden.

### Hangrutschgefahr

Im Jahr 2023 wurden im Zuge eines FFG-Forschungsprojekts Möglichkeiten für die Detektion von seichtgründigen und flächigen Hangrutschungen entwickelt. Damit könnte es zukünftig möglich sein, Rutschungen bis zu einer Längenausdehnung von 100 bis max. 200 m in Echtzeit zu detektieren und organisatorische Maßnahmen (z. B. Langsamfahren oder Gleissperren) zu treffen.

## Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden

Der achtsame und nachhaltige Umgang mit Ressourcen steht im Fokus des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Neben Kreislaufwirtschaft gewinnen auch die Themen „Flächeninanspruchnahme“, „Bodenversiegelung“ und „Nachhaltige Nutzungsformen“ für nichtbetriebsnotwendige Bahnflächen weiterhin stark an Bedeutung. Der Bodenverbrauch liegt in Österreich laut Regierungsprogramm weit über dem Zielwert. In den letzten Jahren ist das Straßennetz täglich um mehrere Hektar gewachsen, während das Schienennetz im Gegenzug geschrumpft ist. Dabei ist Eisenbahninfrastruktur eine äußerst flächensparende Form der Transportinfrastruktur. Während man im motorisierten Individualverkehr pro beförderter Person 100 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche braucht, sind es bei der Bahn nur 7 m<sup>2</sup><sup>49</sup>. Im Güterverkehr ist der Flächenbedarf pro Kilometer Streckennetz auf der Straße dreimal höher als auf der Schiene<sup>50</sup>.

In Österreich ist das Straßennetz rd. 23-mal länger als das Schienennetz.

Die Gesamtfläche, die in Österreich für Verkehrsflächen versiegelt ist, beträgt rd. 2.079 km<sup>2</sup> (das entspricht der fünffachen Fläche des Bundeslandes Wien) bzw. die gesamte Fläche von Osttirol, wobei der Straßenverkehr 96% in Anspruch nimmt<sup>51</sup>. Der Anteil der ÖBB-Verkehrsfläche an der Gesamtverkehrsfläche in Österreich beträgt dabei nur 2,5%<sup>52</sup>.

### Zielsetzungen

- Die Reduktion der Flächeninanspruchnahme und insbesondere der Bodenversiegelung ist ein wichtiges Umweltziel für den ÖBB-Konzern.
- Das Sekundärrohstoffmanagement soll forciert werden, 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 ÖBB-Konzern möchte eine Vorreiterrolle im Bereich einer effektiven Kreislaufwirtschaft einnehmen und die Transformation Österreichs zu einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützen.

<sup>49</sup> Allianz pro Schiene: Flächenverbrauch nach Verkehrsmitteln (06 / 2020).

<sup>50</sup> Verband der Anschlussbahnunternehmen (VABU).

<sup>51</sup> Statistik Straße und Verkehr, BMK 2023.

<sup>52</sup> Statistik Austria 2023 und Schienencontrol GmbH.

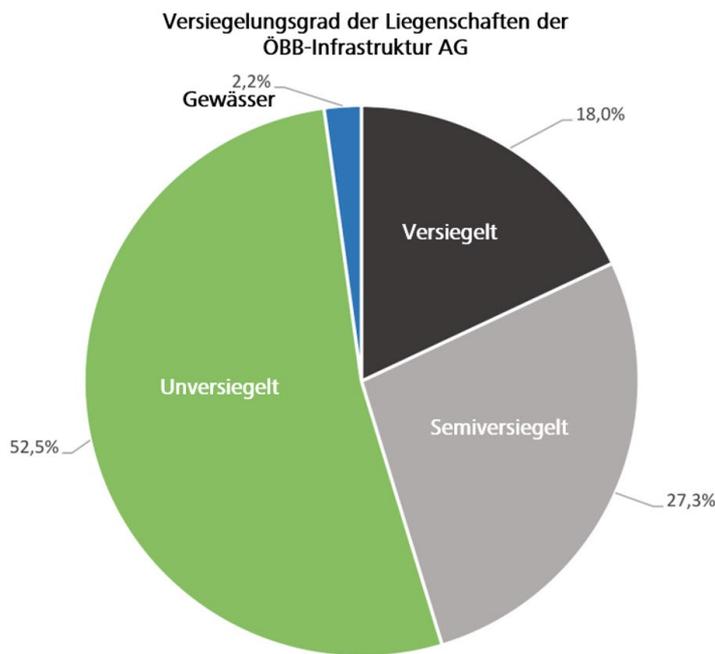
**Fläche**

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG*) in km <sup>2</sup>	2023	2022
Gesamtfläche	188,7	189,4
Verwaltete Gebäudennettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,4	8,3
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,6
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,9	6,9
Park & Ride-Anlagen	1,3	1,3

\*) Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

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

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



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

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

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

Darüber hinaus wurden verschiedene Fallbeispiele zur extensiven, nachhaltigen Landnutzung, wie Urban Gardening, Beweidung, Energieerzeugung, etc. erarbeitet und visualisiert. Für 2024 ist eine Aktualisierung der Flächenbilanz geplant.

## Abfallwirtschaft und Ressourcenmanagement

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

### Abfallwirtschaftliche Systemabgrenzung

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

Die abfallrechtlichen Verpflichtungen enden gemäß aktuell gültigem Abfallwirtschaftsgesetz mit der Übergabe der Abfälle an befugte Sammler:innen und Behandler:innen und der expliziten Beauftragung der umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung dieser Abfälle. Alle weiteren Verwendungsschritte, sprich die tatsächliche Verwertung oder Beseitigung bzw. Behandlung der Abfälle gemäß der Abfallhierarchie im Abfallwirtschaftsgesetz (Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung und Beseitigung), obliegen den befugten Sammlern und Behandlern.

### Anfallender Abfall und abfallbezogene Auswirkungen

Die wesentlichen Materialinputs ergeben sich aus den Hauptaufgaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. In diesem Zusammenhang ist die ÖBB-Infrastruktur AG bestrebt, Materialien nachhaltig einzusetzen, indem deren Wiederverwertbarkeit im Vordergrund steht. An erster Stelle steht der Gleisschotter (Oberbauschotter), von dem pro Jahr etwa 700.000 t eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit etwa 130.000 t pro Jahr. Den mengenmäßig drittichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 36.000 t pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Durch die Definition der zu verwendenden Materialien, insbesondere der Verwendung von Betonschwellen an Stelle von getränkten Holzschwellen, können all diese Stoffe am Ende ihrer Lebensdauer zu einem überwiegenden Teil wiedereingebaut bzw. recycelt werden.

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

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

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

### Abfallmanagement und Kreislaufwirtschaft

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

<b>ÖBB-Infrastruktur AG – Rückgewinnung Gleisschotter in t</b>	2023	2022
Rückgewinnung Gleisschotter als Gleisschotter	233.000	247.000
Rückgewinnung Gleisschotter als Tragschicht <sup>1)</sup>	10.000	22.000

<sup>1)</sup> 2023 wurden bei der Rückgewinnung des Gleisschotters als Tragschicht mehr Baustellen konventionell und weniger vollmechanisiert durchgeführt.

Gebrauchte Betonschwellen werden nach erfolgter Prüfung und auf Basis ihrer technischen Eignung als „Bau- oder Betonschwellen“ einer Wiederverwendung im Gleisnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugeführt. Ein großer Teil der gebrauchten Betonschwellen wird auch nach erfolgter Prüfung (u. a. auf mechanische Beschädigung, Verunreinigungen und bautechnische Eignung) und der Entfernung der Elemente zur Schienenbefestigung einem Verkauf und somit einer weiteren Verwendung zugeführt. Weiters werden gebrauchte Betonschwellen mittels Rahmenvertrag über RCL-ES entsorgt und als Inputmaterial für die Herstellung von Recycling-Baustoffen eingesetzt.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Abfalltabelle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Abfallart in t <sup>1)</sup>	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Recycling(Übergabe an Recycler) <sup>2)</sup>	8	0	138	0	23	0	0	0	169	0
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren <sup>3)</sup>	17.381	448	1.695	977	0	24	0	0	19.076	1.449
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	21.086	21.096	524	354	0	0	0	0	21.610	21.450
<b>Verwertung</b>	<b>38.475</b>	<b>21.544</b>	<b>2.357</b>	<b>1.331</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40.855</b>	<b>22.899</b>
Betriebsfremde Deponien	2.418	855	23	417	0	0	0	0	2.441	1.272
<b>Beseitigung</b>	<b>2.418</b>	<b>855</b>	<b>23</b>	<b>417</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.441</b>	<b>1.272</b>
<b>Gefährlicher Abfall<sup>4)</sup></b>	<b>40.893</b>	<b>22.399</b>	<b>2.380</b>	<b>1.748</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>43.296</b>	<b>24.171</b>
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.169.299	1.330.716	5.127	26.199	37.479	38.482	3.594	3.785	1.215.499	1.399.182
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben <sup>5)</sup>	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	0	0	0	0	0	104.329	107.707
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren <sup>6)</sup>	0	56	14.435	5.588	0	0	654	0	15.089	5.644
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	215	547	657	227	0	0	10.984	9.226	11.856	10.000
<b>Verwertung</b>	<b>1.626.231</b>	<b>3.065.464</b>	<b>20.219</b>	<b>32.014</b>	<b>37.479</b>	<b>38.482</b>	<b>15.232</b>	<b>13.011</b>	<b>1.699.161</b>	<b>3.148.971</b>
Betriebsfremde Deponien <sup>7)</sup>	1.887.154	2.616.703	1.598	2.862	359	132	225	221	1.889.336	2.619.918
Betriebseigene Deponien <sup>8)</sup>	20.532	903.852	0	0	0	0	0	0	20.532	903.852
<b>Beseitigung</b>	<b>1.907.686</b>	<b>3.520.555</b>	<b>1.598</b>	<b>2.862</b>	<b>359</b>	<b>132</b>	<b>225</b>	<b>221</b>	<b>1.909.868</b>	<b>3.523.770</b>
<b>Nicht gefährlicher Abfall</b>	<b>3.533.917</b>	<b>6.586.019</b>	<b>21.817</b>	<b>34.876</b>	<b>37.838</b>	<b>38.614</b>	<b>15.457</b>	<b>13.232</b>	<b>3.609.029</b>	<b>6.672.741</b>
<b>Gesamtabfall</b>	<b>3.574.810</b>	<b>6.608.418</b>	<b>24.197</b>	<b>36.624</b>	<b>37.861</b>	<b>38.638</b>	<b>15.457</b>	<b>13.232</b>	<b>3.652.325</b>	<b>6.696.912</b>
<b>davon Verwertung</b>	<b>1.664.706</b>	<b>3.087.008</b>	<b>22.576</b>	<b>33.345</b>	<b>37.502</b>	<b>38.506</b>	<b>15.232</b>	<b>13.011</b>	<b>1.740.016</b>	<b>3.171.870</b>
<b>davon Beseitigung</b>	<b>1.910.104</b>	<b>3.521.410</b>	<b>1.621</b>	<b>3.279</b>	<b>359</b>	<b>132</b>	<b>225</b>	<b>221</b>	<b>1.912.309</b>	<b>3.525.042</b>

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> Die Kategorie „Gefährliche Abfälle: Recycling (Übergabe an Recycler)“ wurde im Vergleich zum Vorjahr neu hinzugefügt.

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

<sup>4)</sup> 2023 sind mehr überunreinigtes Aushubmaterial und Mineralfaserabfälle mit gefahrenrelevanten Fasereigenschaften angefallen.

<sup>5)</sup> Aufgrund der starken Schwankungen im Baugeschehen sind geringere Massen zur Wiederverwendung in Bauvorhaben angefallen, beispielsweise aufgrund des Baufortschritts der Koralmbahn.

<sup>6)</sup> Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb und der Instandhaltung der Anlagen kommt es zu Schwankungen in den Abfalldaten.

<sup>7)</sup> Die Menge des Gesamtabfalls hat sich zum Vorjahr erheblich verringert und ist mitunter auf natürliche Schwankungen im Projektgeschehen, im speziellen den Fortschritt der Tunnelbauprojekte, zurückzuführen.

<sup>8)</sup> 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.

### Wasserverbrauch

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist ein nachhaltiger Umgang mit Wasser ein Anliegen. Der Wasserverbrauch des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns betrug im Jahr 2023 rd. 1,6 Mio. m<sup>3</sup>. Die Abweichung zum Vorjahr ergibt sich mitunter aus Prozessoptimierungen und Verbesserungen der Datenqualität. Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es ÖBB-eigene Brunnen und Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Wasserverbrauch in m <sup>3</sup>	1.619.406	2.049.415

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

Die Gewässerkörper können dabei als Schutzgebiete ausgewiesen sein (z. B. Grundwasserschutz- oder Grundwasserschongebiete). Eine Wiederverwendung der eingeleiteten Wässer durch andere Organisationen erfolgt nicht. Bei UVP-pflichtigen Projekten erfolgt im Zuge der Planung eine ökologische Bestandsaufnahme des betroffenen Gebiets. Es werden Maßnahmen erarbeitet und letztendlich nach Einholung aller hierfür erforderlichen Genehmigungen umgesetzt, sodass die natürlichen Lebensräume für Fauna und Flora erhalten bleiben. Damit wird auch ein hoher ökologischer Beitrag durch die Bahnprojekte geleistet. Die Vorgaben für eine ökologische Ausgestaltung von Entwässerungsanlagen wie Gräben oder Becken sind im Regelwerk 09.04 der ÖBB-Infrastruktur AG enthalten. Beispiele für ökologische Maßnahmen sind beispielweise: Verwendung von autochthonem Saatgut, Vorsehen von Begleitpflanzungen, Vorgaben für Ausstiegshilfen für Kleintiere aus Entwässerungsschächten.

Im Zuge der aktuellen Regelwerksüberarbeitung wird der Grundsatz verankert, dass Niederschlagswässer grundsätzlich am Ort oder jedenfalls in der Nähe ihres Auftretens zur Versickerung gebracht werden sollen. Dadurch werden diese dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt. Ist eine Versickerung projektspezifisch nicht möglich, sollen die Wässer offenen Gerinnen wie Bächen oder Flüssen zugeführt werden. Die Einleitung der Niederschlagswässer in Kanalsysteme soll grundsätzlich vermieden werden.

### Gefahrgut

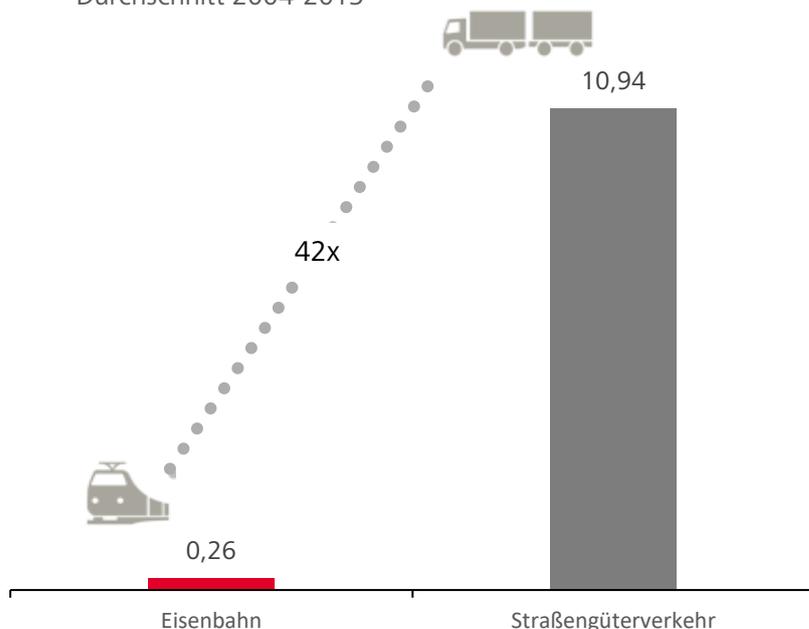
In der ÖBB-Infrastruktur AG werden Gefahrgüter zu laufenden Wartungs- und Erhaltungszwecken der Infrastruktur und Anlagen befördert. Hierbei handelt es sich vor allem um Klasse-3-Stoffe – brennbare Flüssigkeiten. Dies sind vor allem die üblichen Treibstoffe Benzin, Diesel, Gemisch sowie diverse Farben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

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

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

### Gefahrgut: Schiene 42-mal sicherer als Lkw

Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer, Durchschnitt 2004-2013



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

Nach der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID – europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene), Ausgabe 2023, gibt es Melderichtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Die Mengenschwellen sind je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Solche Meldungen sind an das BMK bei Verletzung von Personen, Sach- und Umweltschäden oder Sperre eines Hauptverkehrsweges abzugeben.

Im Jahr 2023 gab es keine Vorfälle in der ÖBB-Infrastruktur AG, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG – Technische Überwachung 2023 insgesamt 1.058 Kontrollen an RID- Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Bei diesen Kontrollen waren ebenfalls keine Meldungen nach RID erforderlich.

### Artenvielfalt und Biodiversität

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

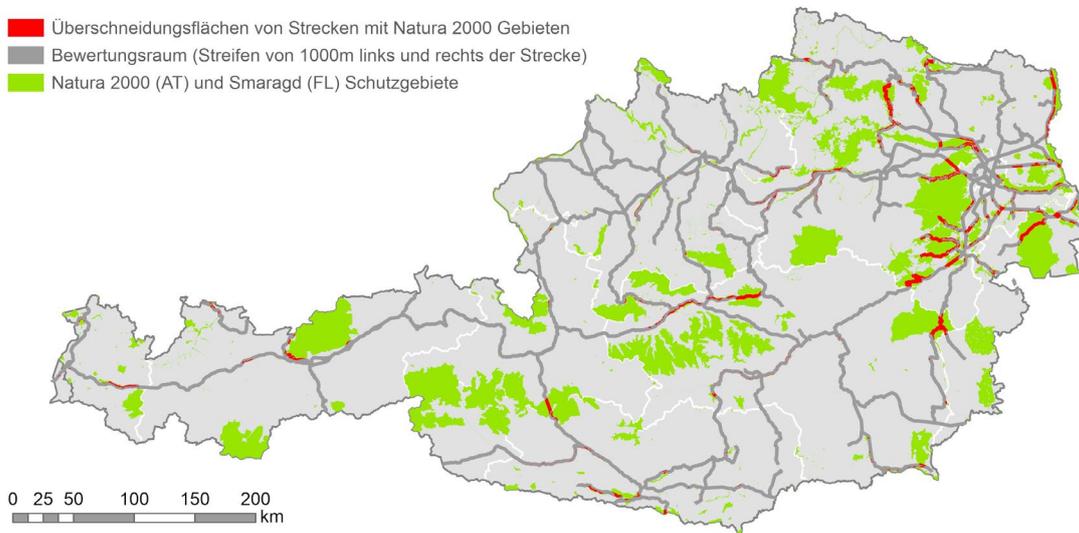
**Zielsetzungen**

- Die mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Ziele und Maßnahmen aus der österreichischen Biodiversitätsstrategie 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 will die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Möglichkeiten gezielte Initiativen umsetzen.
- Arten- und Naturschutzmaßnahmen sollen im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen der Bahn umgesetzt werden.

Das ca. 5.000 km lange Streckennetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich. Viele Streckenkilometer und Bahngrundflächen liegen in oder nahe bei Naturschutzgebieten wie zum Beispiel Natura-2000-Schutzgebieten. Um die flächenmäßige Überschneidung der Bahninfrastruktur mit diesen besonders sensiblen Landschaftsräumen darzustellen, wird die folgende Karte jährlich aktualisiert. Über die Web-GIS-Applikation des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die Lageverhältnisse der wesentlichen Schutzgebiete in Österreich (Naturschutz, Landschaftsschutz, aber auch Wasserschutz- und Schongebiete) mit dem Streckennetz verschneidbar.

**Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2023**

Mit einem Streifen bis 1000m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 857,50 km<sup>2</sup> mit Natura 2000 Gebieten



Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG und European Environment Agency (EEA), 2023  
 Anmerkung: Natura 2000 (EU) und Smaragd (FL) entsprechen der selben Schutzgebietskategorie

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

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

### Maßnahmen (Auszug)

Ende des Jahres 2022 wurde mit einiger Verspätung die österreichische Biodiversitätsstrategie 2030+ vom BMK veröffentlicht. Darin finden sich auch für den Sektor Verkehr- und Transportinfrastruktur zahlreiche Zielsetzungen und Maßnahmen, die in den nächsten Jahren verstärkt berücksichtigt werden müssen. Im November 2023 fand dazu ein Kick-off zur Umsetzung zwischen BMK, ÖBB, ASFINAG und Viadonau statt. Im Fokus stehen die Identifizierung und Sicherung ökologisch wertvoller Flächen im Sinne der Biodiversitätsstrategie 2030+ sowie die Durchgängigkeit für bodengebundene Tierarten bzw. die Lebensraumvernetzung durch Grünbrücken zu verbessern. Das BMK koordiniert den Prozess.

Insbesondere im Bereich der Lebensraumvernetzung und der „ökologischen Aufwertung“ von Infrastrukturbegleitflächen wurden erste Maßnahmen gesetzt.

Ein 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-Projekts „Reverse“ der UIC-Arbeitsgruppe „sustainable landuse“, in welcher die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit einem Kollegen der Network Rail den Vorsitz inne hat<sup>53</sup>.

In der Arbeitsgruppe „Sustainable Landuse“ wurden in den letzten Jahren mehrere Publikationen zu den Themen „Vegetationsmanagement“, „Biodiversität“ und „Ökosysteme“ im Zusammenhang mit Bahnbau und -betrieb veröffentlicht. Die „Guidelines for Biodiversity“ stellen ein Novum dar und fassen für den Bahnsektor erstmals positive und negative Wirkungen der Bahn auf die Biodiversität zusammen, indem für verschiedene Anlagenteile wie Gleise, Oberleitungen, Tunnels, Stationen etc. die möglichen Auswirkungen erläutert werden. Entsprechend der Maßnahmenhierarchie aus den Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wird anschließend gezeigt, wie diesen Auswirkungen über Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- oder in letzter Konsequenz über Ersatzmaßnahmen, begegnet werden kann. Die Publikation enthält dazu zahlreiche Beispiele aus den einzelnen Ländern der beteiligten Mitgliedsbahnen, ein großer Teil davon von der ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Rahmen des Projekts „FloraMon“, einer gemeinsame Forschungsinitiative der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG mit der Johanneum Research Forschungsgesellschaft und biohelp GmbH, wurde ein Prototypsystem zur flächendeckenden Erfassung der Bewuchsdichte sowie relevanter und besonders problematischer Pflanzenarten entwickelt. Dies beinhaltet die bildliche Erfassung der Pflanzen entlang des Schienen- und Straßennetzes in sehr hoher Geschwindigkeit, die Auswertung von Ort und Häufigkeit des Auftretens spezifischer Pflanzenarten (Neophyten und weitere) mittels KI-Methoden und die übersichtliche Darstellung dieser Pflanzeninformation in geografischen Informationssystemen (GIS). Damit können in Zukunft an den Pflanzenwuchs angepasste Vegetationskontrollmaßnahmen durchgeführt werden.

<sup>53</sup> <https://uic.org/projects/article/reverse>.

Das VIF Forschungsprojekt zur Testung von Wildwarngeräten im Eisenbahnbereich wurde abgeschlossen und die Endberichte wurden veröffentlicht<sup>54</sup>. Die fünf Teststrecken bleiben weiterhin bestehen und als nächster Schritt ist die Übernahme der Anlagenbetreuung in die regional zuständigen Flächenorganisationen geplant. Da es für die Anwendung von Wildwarnern auf Bahnanlagen bisher weltweit kaum brauchbare Geräte und Erfahrungen gibt, leistet die ÖBB-Infrastruktur AG hiermit Pionierarbeit, die bereits international auf großes Interesse stößt. Sowohl die UIC als auch die IENE (Infrastructure & Ecology Network Europe) planen dazu eigene Arbeitsgruppen und Projekte, um den Erfahrungsaustausch auf internationaler Ebene zu verbessern und gemeinsame Standards zu entwickeln.

Im Jahr 2019 wurden an betrieblich unkritischen Stellen darüber hinaus zehn Waldflächen ausgewählt, die als „Ökowaldinseln“ eine möglichst naturnahe Entwicklung nehmen sollen. 2023 wurde die Eignung weiterer Flächen geprüft, die eventuell 2024 hinzugenommen werden. Insgesamt ist eine Gesamtfläche von 70 ha im „Bahnwald“ als Ökowaldinsel ausgewiesen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Herbst 2023 zum 21. Geburtstag des Nationalparks Gesäuse 113 ha Fläche vertraglich an die Schutzgebietsverwaltung übertragen. Damit wird das ökologische Kontinuum verbessert, da diese 113 ha im Inneren des Nationalparks liegen und vom Nationalpark umgeben sind. Der Nationalpark wird somit komplett und weist keine „weißen Flecken“ mehr auf. Dieser Vertrag ist ein deutliches Statement der ÖBB-Infrastruktur AG. Es ist ein Bekenntnis zum Naturschutz und stärkt den Status der ÖBB als besonders umweltfreundliches Unternehmen.

In öffentlich zugänglichen Bereichen wie an Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen eigenen Baumkataster angelegt. Im Baumkataster waren mit Stichtag 31.12.2023 10.559 Bäume und 213 verschiedene Baumarten erfasst. Auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2023 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 750 bis 900 Exemplaren die drei häufigsten Baumarten.

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Bäume im Baumkataster in Stück	10.559	10.246
Anzahl Baumarten	213	203

Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist auch Partner im EU-Lifeprojekt „Danube Free Sky“<sup>55</sup>. Im Zuge dieses Projektes werden unter anderem 63 km an drei Bahnstrecken im für den Vogelschutz in Österreich bedeutsamen östlichen Niederösterreich mit umfangreichen Vogelschutzmaßnahmen ausgerüstet, um Stromschlag und Leitungskollision möglichst auszuschließen. Im Jahr 2023 konnten davon rd. 12,5 km Bahnstrecke bzw. 250 Mastspitzen in für den Vogelschutz hochsensiblen Bereichen mit Isolationskappen ausgerüstet und die Vögel damit vor Stromschlag geschützt werden. Am 04.10.2023, zum Welttierschutztag, wurde ein Video veröffentlicht, welches die Maßnahmen des Projektes anschaulich erklärt.

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.

Leider erweist sich das Naturschutzrecht oft als hinderlich, wenn es um die Umsetzung von freiwilligen Biotopverbesserungsmaßnahmen für geschützte Arten geht. Maßnahmen wie etwa die Anlage von Amphibienlaichgewässern oder das Ausbringen von Samen streng geschützter Pflanzen wären zwar betrieblich, technisch und finanziell machbar, sind allerdings aufgrund der Verbotstatbestände im Artenschutzrecht oft nicht realisierbar, da das Risiko für spätere Komplikationen und Auflagen im Fall von notwendigen zukünftigen betrieblichen oder baulichen Maßnahmen besteht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich auch aktiv in die Erstellung der nationalen Biodiversitätsstrategie 2030 eingebracht und unter anderem auch auf das genannte Dilemma hingewiesen.

<sup>54</sup> WiConNET (ffg.at).

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

Mit dem Projekt „ÖBB Schienenbienen“, das 2021 ins Leben gerufen wurde, wird insbesondere der Honigbiene auf zwölf Bahngrünflächen in sechs Bundesländern Lebensraum geschaffen. Im Jahr 2022 kamen vier weitere Flächen hinzu. Die „ÖBB Schienenbienen“ leisten einen wichtigen Beitrag zur Bestäubung von Pflanzen, Biodiversität und der effizienten Nutzung von ungenutzten, aber wertvollen Bahngrünflächen. Außerdem entsteht für Bahnkund:innen ein nachhaltiges genussvolles Naturprodukt, welches diese im Rail- und Nightjet genießen können. Die Evaluierung des Projekts läuft bis Ende April 2024.

Nach der Einführung des Pilotprojekts „Blühwiesen“ im Jahr 2021 zur nachhaltigen und naturnahen Bewirtschaftung von Grünflächen wurden seither mehrere Rasenflächen in ganz Österreich in blühende Wiesen umgewandelt. Insgesamt wurden etwa 14.000 m<sup>2</sup> Grünflächen im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe zu natürlichen Oasen für Insekten umgestaltet. Um das optimale Ergebnis für die Natur und die Biodiversität auf jeder einzelnen Fläche zu erzielen, wurden verschiedene Arten von Blühwiesen angelegt.

### Chemische Vegetationskontrolle

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

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

Ab 2022 verzichten die ÖBB komplett auf den Einsatz von Glyphosat – die Pflanzenschutzmittel mit diesem Wirkstoff wurden durch Alternativen ersetzt. Die alternativ verwendeten Pflanzenschutzmittel sind für die Anwendung auf Gleisanlagen vom Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassen. Dazu gehören Pflanzenschutzmittel mit den Wirkstoffen Flazasulfuron, Flumioxazin, Iodosulfuron und Diflufenican. Zum Einsatz kamen 2023 rd. 1,5 t von Wirkstoffen, 0,3 t mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Vorjahr hängt mit einem Anstieg in der Länge der kontrollierten Gleiskilometer (vgl. 2022: +3,8%) sowie der Aufnahme von Iodosulfuron und Diflufenican in die Standardanwendung zusammen. Im Jahr 2022 wurden diese Wirkstoffe nur testweise angewendet. Beim Vergleich der tatsächlich behandelten Gleisflächen und der kontrollierten Gleisflächen wird ersichtlich, dass verglichen mit 2022 der gleiche Anteil an kontrollierten Flächen auch im Jahr 2023 behandelt werden musste.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beteiligt sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten, um weitere – auch nichtchemische – Verfahren für den Gleisbereich verfügbar zu machen. Zukünftig wird ein Methodenmix – chemisch, mechanisch, physikalisch (thermisch / elektrisch) – zum Einsatz kommen. Bis weitere Methoden die Wirksamkeit und Gleistauglichkeit erreicht haben, bleibt die Behandlung der Gleisanlagen mit Pflanzenschutzmitteln im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle allerdings die wichtigste Maßnahme, um Gleise bewuchsfrei zu halten. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg	1.497	1.168
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	8.671	8.340
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	5.877	5.642
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen	31%	31%

## Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)

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

### Zielsetzungen

– Schallemissionen der Bahn noch weiter verringern

Im Zuge von Lärmsanierung bei Bestandsstrecken werden Schallschutzwände und Schallschutzfenster errichtet bzw. gefördert. Bei Neu- und Ausbaustrecken werden Lärmschutzmaßnahmen von Beginn an mitberücksichtigt und umgesetzt. Dadurch befanden sich im Jahr 2023 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 km Streckenlänge (Baulänge) und knapp 10.000 km Gleislänge rd. 1.000 km an Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2023	2022
Lärmschutzwände in km	971	960
Lärmschutzdämme in km	65	65

Der dritte Bericht „Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee“ wurde im Frühjahr 2023 veröffentlicht. Dieser bezieht sich auf die zweigleisige Südstrecke im Zentralraum Kärnten, wo sich eine Schallmonitoring-Messstelle befindet. Aufgrund von Messungen der Zugsfahrten betrug im Kalenderjahr 2022 der Anteil an leisen Güterwagen im Jahresschnitt 90% aller vorbeifahrenden Güterwagen (2021: 83%, 2020: 64%, d. h. eine Steigerung um 26%-Punkte seit 2020). Der durchschnittliche Vorbeifahrtspegel (Median, auf v=80 normiert gemäß TSI NOI) im Messpunkt der Messstelle in 7,5 m von der Gleisachse beträgt für Güterzüge 86,1 dB und für Personenzüge 77,2 dB. Entsprechend den gültigen Schallausbreitungsrechnungsvorschriften wurden exemplarisch auch Schallimmissionspegel errechnet. Im exemplarischen Abstand von 30 m zur Bahnstrecke ergibt sich ohne Lärmschutzmaßnahme ein Beurteilungspegel-Nacht von 56 dB, während mit entsprechendem bahnseitigem Lärmschutz in Form einer 2 m hohen Lärmschutzwand ein Beurteilungspegel-Nacht von 45 dB erreicht wird.

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie 2002 / 49 / EG schreibt alle fünf Jahre die Durchführung einer Lärmkartierung vor und darauf aufbauend eine Aktionsplanung. Dabei werden Straßenverkehr, Luftverkehr, Schienenverkehr und Gewerbelärm erfasst. Entsprechend den Vorgaben werden Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Ballungsräume hinsichtlich Lärmimmissionen kartiert. Die Lärmkarten, welchen die tatsächlichen Verkehrszahlen von 2019 zugrunde liegen, wurden 2022 auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) veröffentlicht. Die Auswertung bezüglich der Betroffenen auf Gemeindeebene befinden sich ebenfalls auf der Homepage. Bei dieser Lärmkartierung 2022 wurden erstmalig die Berechnungen mit dem europaweit harmonisierten EU-Rechenmodell, vormals bezeichnet als CNOSSOS-EU, durchgeführt, weshalb es zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit gegenüber früheren Lärmkartierungen kommt. Auf der Grundlage der Kartierung und Betroffenauswertung findet derzeit unter der Leitung des BMK die nationale Aktionsplanung zur weiteren Lärmverringern statt, welche 2024 abgeschlossen werden wird. Der nationale Aktionsplan betreffend Eisenbahnstrecken wird ebenfalls auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) veröffentlicht.

Im Rahmen von Forschungsprojekten wird beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern an Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm gearbeitet: Die Schwerpunkte liegen weiterhin bei der systematischen Testung von Oberbaukomponenten (z. B. Weichen) sowie den wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht. Bei der Verringerung der zusätzlichen Schallabstrahlung bei Stahlbrücken konnten sowohl Messungen an modernen Bestandsbrücken deren geringe zusätzliche Schallabstrahlung nachweisen sowie eine schalltechnische Sanierung bei einer älteren Bestandsbrücke ein signifikantes Reduktionspotential aufzeigen. Prognosen in schalltechnischer Hinsicht betreffend künftiger verkehrlicher Entwicklungen wie beispielsweise Verkehrsprognosen (vgl. VPÖ 2040+) bzw. verkehrspolitische Pläne (vgl. Mobilitätsmasterplan) sollen zeitgerecht Maßnahmensetzungen ermöglichen. Im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ befindet sich eine Auswahl an Forschungsprojekten auf <https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung>.

## Nachhaltige Beschaffung

Mit dem Ausbau und der Instandhaltung der Bahninfrastruktur in Österreich agiert die ÖBB-Infrastruktur AG als einer der wichtigsten Auftraggeber für die heimische Wirtschaft und Industrie. Die ÖBB-Infrastruktur AG verzeichnete im Jahr 2023 ein Gesamtbestellvolumen von rd. 2,1 Mrd. EUR. Zudem wurden rd. 5.200 Kreditor:innen gelistet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Zielsetzungen

- Ziel des ÖBB-Konzerns ist es hierbei, dass bis 2023 60% des Beschaffungsvolumens auf Nachhaltigkeit beurteilt ist. Zum 31.12.2023 wurde dieses Ziel erreicht.

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

Im Zuge der Leistungsbeschreibung werden bei der Definition des Auftragsgegenstandes die ökologischen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen bereits in der Planungsphase eines Projekts miteinbezogen. Denn je früher Umweltaspekte innerhalb des Vergabeprozesses berücksichtigt werden, desto eher können sie umgesetzt werden. Es wird verstärkt auf eine ökologische Auswahl von Baustoffen geachtet (z. B. durch die Festlegung der Verwendung von grünem Beton, welcher durch Reduktion des Bedarfs an Zement weniger CO<sub>2</sub>-Äquivalent in der Herstellung verursacht). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit Expert:innen zur Beurteilung von Schadstoffanalysen, Marktangebot und Ökobilanzergebnissen. Es ist weiters darauf zu achten, dass Festlegungen nicht bewirken dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein Wettbewerbsvorteile genießen. Die Festlegungen müssen allgemein zugänglich sein.

In diesem Rahmen wird auch die nachhaltige Beschaffung betrachtet. Im Wesentlichen erfolgt dies bei der Definition des Auftragsgegenstandes. Hierzu werden bei der Systemauswahl und Auswahl der Baustoffe, insbesondere spätere Erhaltungsaufwendungen, die Lebensdauer, sowie der Ausstoß von Treibhausgasen berücksichtigt. Dafür wurde unter anderem im Rahmen der Zuschlagskriterien ein Kriterium für die Bewertung der „LifeCycleCosts“ von Brückentragwerken entwickelt bzw. werden bei Alternativangeboten auch im Rahmen des Zuschlagskriteriums Auswirkungen auf die „LifeCycleCosts“ berücksichtigt. Für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen wurde ein TCO-CO<sub>2</sub>-Berechnungsmodell entwickelt.

Da der Beschaffungsprozess im Rahmen der Risikoanalyse ein wesentliches Element darstellt, wurden Kontrollen und zugehörige Tests im Rahmen des internen Kontrollsystems (IKS) installiert. Wesentlichstes Element hierbei ist die Durchführung des Vergabeverfahrens unter Einhaltung des Vieraugenprinzips bei den wesentlichen Entscheidungen und Verfahrensschritten als generelles Optimierungs- und Kontrollinstrument. Im Konkreten bedeutet dies, dass jede Vergabe zumindest durch zwei Mitarbeiter:innen im Sinne eines Kontroll- und Steuerungselementes begleitet wird. Als konzernweite Vorgabe hat dies im Rahmen des Lead-Buyer-Prinzips zu erfolgen (Lead-Buyer ist der:die zuständige Einkäufer:in der entsprechenden Warengruppe). Dies bedeutet, dass sämtliche Beschaffungen, deren geschätzter Auftragswert mehr als 50.000 EUR beträgt, über die jeweils zuständige Lead-Buyer-Gesellschaft durchzuführen sind. Davon ausgenommen sind Abrufe von Rahmenverträgen, die von einer Lead-Buyer-Gesellschaft abgeschlossen wurden. Als Test der Wirksamkeit dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

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

Als weitere Maßnahme wurde der vom ÖBB-Konzern im Jahr 2021 eingeführte Verhaltenskodex für Lieferant:innen auf alle im Beschaffungssystem „ProVia“ enthaltenen Beschaffungen angewendet. Der Kodex muss von den Lieferant:innen vor der Zusammenarbeit akzeptiert werden. Im Jahre 2023 konnte das Beschaffungsvolumen, das einer unabhängigen CSR-Bewertung unterzogen wurde, von 53% auf 62% gesteigert werden. Zusätzlich führt die ÖBB-Infrastruktur AG risikobasierte Lieferant:innenaudits durch, die kontinuierlich weiterentwickelt und an neue Anforderungen angepasst werden. Seit 2021 gibt es außerdem die Möglichkeit, sich über einen ÖBB-Konzern-eigenen Fragebogen einstimmen zu lassen. Diese kostenlose Option zielt insbesondere auf Klein- und Mittelunternehmen ab. Dieser Fragebogen wird gegenwärtig unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst.

Aktuell wird mit den Kontrollen und Tests

- die korrekte Begründung der Durchführung eines Vergabeverfahrens unter Anwendung eines Ausnahmetatbestandes,
- die zwingende Durchführung einer vertieften Angebotsprüfung im Falle einer sehr hohen Überschreitung des Auftragswertes im Vergleich zur vergaberechtlichen Kostenschätzung,
- die Einhaltung der vorgegebenen Einbeziehung des Einkaufs ab der Lead-Buyer-Grenze sowie
- die Anwendung des vergaberechtlich vorgegebenen Rotationsprinzips im Rahmen des internen Kontrollsystems überprüft.

## Sustainable Finance

### Offenlegung gem. 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.<sup>56</sup> Diese Transformation können die Staaten nicht selbstständig finanzieren. Es benötigt zusätzlich private Investitionen. Basierend auf diesen Erkenntnissen ist der EU-Aktionsplan „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“<sup>57</sup> 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 Juni 2020 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020 / 852 veröffentlicht. Laut dieser sind Wirtschaftstätigkeiten ökologisch nachhaltig, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von mindestens einem Umweltziel leisten, dabei kein anderes Umweltziel erheblich negativ beeinträchtigen und festgelegte soziale Mindestschutzstandards einhalten (Artikel 3 EU-Taxonomie-VO). Die EU-Taxonomie-VO enthält insgesamt sechs Umweltziele (Artikel 9 EU-Taxonomie-VO) – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Für das erste Berichtsjahr 2021 kam eine vereinfachte Umsetzung der EU-Taxonomie-VO (Erleichterungsbestimmung) zur Anwendung. Betroffene Nicht-Finanzunternehmen waren lediglich verpflichtet, im ersten Jahr der Berichterstattung eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer Wirtschaftstätigkeiten auf Basis der ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) durchzuführen und die auf die taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten entfallenden Anteile der Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) offenzulegen. Seit dem Geschäftsjahr 2022 erfolgt die verpflichtende Offenlegung sowohl der taxonomiefähigen als auch der taxonomiekonformen Anteile der Wirtschaftstätigkeiten in Form der bereits genannten Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx).

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 offengelegt. Zusätzlich erfolgt eine Offenlegung der Anteile an taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten für die weiteren vier Umweltziele (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 Ermittlung des Anteils an taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten für die weiteren vier Umweltziele ist gemäß Delegierte Verordnung (EU) 2023 / 2486 für das Geschäftsjahr 2023 nicht erforderlich. Die Leistungskennzahlen wurden im Geschäftsjahr 2023 mit der gleichen Methodik wie im Vorjahr ermittelt. Des Weiteren wurde im Geschäftsjahr 2023 eine Aktualisierung der Betroffenheitsanalyse für alle sechs Umweltziele durchgeführt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG als ein Unternehmen von öffentlichem Interesse ist seit dem Geschäftsjahr 2021 verpflichtet, die Offenlegungsanforderungen gemäß der EU-Taxonomie-VO zu erfüllen (Artikel 1 EU-Taxonomie-VO).

### 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.

<sup>56</sup> Europäischer Grüner Deal (COM (2019) 640 final), [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF).

<sup>57</sup> Aktionsplan: Finanzierung nachhaltigen Wachstums (COM (2018) 97 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0097>.

### Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

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-Infrastruktur-Konzern keine Wirtschaftstätigkeiten im Bereich der Kernenergie oder im Bereich fossilen Gases ausübt.

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

- Screening der NACE-Codes nach den Kriterien „zutreffend“, „vielleicht“, und „nicht zutreffend“ eingeteilt.
- Vergleich der NACE-Codes mit jenen der jeweiligen 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-Infrastruktur-Konzern.
- In Abstimmungsterminen mit Fachexpert:innen wurden dabei die unklaren bzw. nicht eindeutigen Wirtschaftstätigkeiten „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 dem Rahmenwerk von zuordenbaren Einzelmaßnahmen ergänzt, um eine entsprechende standardisierte Datenerhebung zu ermöglichen.

### 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. Im Zuge der Analyse erfolgt weiters die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse. Dazu wurden physische Klimarisiken, die für die 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 ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren. In einem letzten Schritt wurde sichergestellt, dass die sozialen Mindestschutzstandards in Anlehnung an die internationalen Rahmenwerke wie die OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, die UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Grundprinzipien und Rechte aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO) eingehalten werden. Die Anforderungen gemäß Artikel 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der Mindestschutzstandards sind in den Kapiteln G.3, G.5, G.6 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 Delegierten Verordnung (EU) 2023 / 2485 wurden bei der Beurteilung der Taxonomiekonformität 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 nachfolgende dargestellte Ergebnis für die Taxonomiekonformität des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Wie in den Offenlegungstabellen ersichtlich, sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten auch taxonomiekonform, da einerseits für die vier weiteren Umweltziele (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) für das Geschäftsjahr 2023 nur die Ermittlung der Taxonomiefähigkeit gefordert ist und zusätzlich in gewissen Bereichen die technischen Bewertungskriterien bzw. die DNSH-Kriterien (noch) nicht erfüllt werden.

### Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten in der ÖBB-Infrastruktur-AG

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 13 (Vj: 11) der in den Delegierten Verordnungen zur Ergänzung 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 / 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:zur Verbraucher:in
CE	5.3	Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	Aufbereitung von Betonschwellen und Schienen
CCM / CCA	6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebotes inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive, Car:pool)
CCM / CCA	6.14	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
CCM / CE	7.2 / 3.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
CCM / CCA	7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
CCM / CCA	7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

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

Bei der Durchführung der Betroffenheitsanalyse der weiteren vier Umweltziele wurden zusätzlich zu den elf bisherigen taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten weitere zwei Wirtschaftstätigkeiten – 3.2 Renovierung bestehender Gebäude und 5.3 Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten – identifiziert.

**Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO**

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

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.

**Zeile 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-Kopplung 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 Wärmergewinnung, die Wärme / Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

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

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

Der KPI-Umsatzerlös für das Geschäftsjahr 2023 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz  
2023

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Umsatz gesamt in Mio. EUR	Anteil Umsatz in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder- fähiger (A.2.) Umsatzanteil 2022 in %	E	T
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltschädigung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Vermeidung und Verminderung der Umweltschädigung	Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme				
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1, CCA 4.1	0,6	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	0,9	0,1%	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	120,6	9,7%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	3,1%		
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9, CCA 4.9	260,8	20,9%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	15,9%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5, CCA 6.5	0,0 <sup>1)</sup>	0,0%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0%		
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14, CCA 6.14	446,6	35,7%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	35,4%		
<b>Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>829,5</b>	<b>66,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>54,4%</b>		
davon "ermöglichende Tätigkeiten"		707,4	85,3%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		J	J	J	J	J	J	94,2%		
davon "Übergangstätigkeiten"		0,0	0,0%	100,0%							J	J	J	J	J	J	0,0%		
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
Ferwärme-/Ferkälteverteilung	CCM 4.15, CCA 4.15	13,7	1,1%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,6%		
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Alprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3	0,2	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5, CCA 6.5	0,9	0,1%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14, CCA 6.14	47,7	3,8%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,3%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7, CCA 7.7	94,4	7,6%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8,2%		
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>156,8</b>	<b>12,5%</b>	<b>99,9%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>14,1%</b>		
<b>Summe (A = A.1 + A.2)</b>		<b>986,3</b>	<b>78,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>68,5%</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)</b>		<b>263,2</b>	<b>21,1%</b>																
<b>Gesamt (A+B)</b>		<b>1 249,5</b>	<b>100,0%</b>																

1) Kleinstbetrag

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	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz CCM	66,4%	12,5%
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 Umweltschädigung PPC	0,0%	0,0%
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme BIO	0,0%	0,0%

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

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

Im Jahr 2023 lassen sich rd. 66,4% (Vj: rd. 54,4%) des Umsatzes der ÖBB-Infrastruktur Konzerns in Höhe von rd. 1.249,5 Mio. EUR (Vj: rd. 984,4 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) als taxonomiekonform klassifizieren. Den größten Beitrag leistet hier die Wirtschaftstätigkeit 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur. Diese umfasst zum Beispiel die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen sowie den Betrieb und die Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur. Als taxonomiefähig, jedoch nicht konform, wird ein Anteil von 12,5% (Vj: rd. 14,1%) des Gesamtumsatzes im Geschäftsjahr 2023 angesetzt, welcher sich aus den nicht erfüllenden technischen Bewertungskriterien vorwiegend im Bereich Baugewerbe und Immobilien der Wirtschaftstätigkeit 7.7 Erwerb und Eigentum an Gebäuden ergibt. Die ausgewiesenen taxonomiekonformen Umsatzerlöse entfallen mit rd. 64,2% (Vj: rd. 51,7%) auf Umsätze aufgrund von Verträgen mit Kund:innen und rd. 2,2% (Vj: rd. 2,6%) auf sonstige Umsatzerlöse.

#### **Investitionsausgaben 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 sowie Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, Zugänge zu als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Zugänge im Zusammenhang mit Unternehmenszusammenschlüssen entsprechend dem Konzern-Anlagenspiegel herangezogen. Nicht relevant sind Investitionen über Joint Ventures, Investitionen in Finanzinstrumente, Vorauszahlungen sowie Leasingverhältnisse, die zu keiner Anerkennung eines Nutzungsrechts führen.

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



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

Im Geschäftsjahr 2023 lassen sich rd. 81,6% (Vj: rd. 79,2%) der Investitionsausgaben des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns als taxonomiekonform verzeichnen (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Auch hier liefert die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ prozentual den größten Beitrag in Höhe von rd. 76,7% (Vj: rd. 73,2%). Zurückzuführen ist dies auf den aktuellen Rahmenplan des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Darüber hinaus klassifizieren sich rd. 12,2% (Vj: rd. 15,5%) der Investitionen als taxoniefähig, jedoch nicht als ökologisch nachhaltige Tätigkeiten aufgrund der fehlenden Voraussetzungen für die Erfüllung der technischen Bewertungskriterien oder der „Do no significant harm“-Kriterien. Rd. 3,7% (Vj: rd. 3,9%) der Gesamtzugänge standen nicht in Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf C Investitionen“).

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft, ob der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, der die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2023 bis 2028 mit einem Volumen von rd. 19,0 Mrd. EUR betrifft, die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gem. Delegierter Verordnung (EU) 2021 / 2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. erfüllt. Anhand einer Detailanalyse konnte festgestellt werden, dass die Kriterien erfüllt werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht und ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB Rahmenpläne bildet das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG, in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind (siehe Erläuterungen C.5 im Konzernlagebericht). Unter anderem bildet die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 einen wichtigen Schwerpunkt und zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur. Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2035 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2023, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.827,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.571,2 Mio. EUR).

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

Betriebsausgaben gemäß Definition der EU-Taxonomie-VO sind neben nicht aktivierungsfähigen Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Ausgaben für kurzfristige Leasingverhältnisse, alle Instandhaltungs- und Reparaturausgaben sowie sonstige direkt zurechenbare Kosten, die für die laufende Instandhaltung und Erhaltung der Funktionalität der immateriellen und materiellen Vermögenswerte relevant sind.

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")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder - fähiger (A.2.) OpEx-Anteil 2022	Kategorie "ermöglichende Tätigkeiten"	Kategorie "Übergangstätigkeiten"
				↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL	↓, N, N/EL				
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
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	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	J	0,0%		
Stromerzeugung aus Wasserkraft	CCM 4.5, CCA 4.5	12,5	1,6%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	1,4%		
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	CCM 4.9, CCA 4.9	15,8	2,0%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	2,1%	E	
Schienerverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14, CCA 6.14	351,2	43,5%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	43,7%	E	
<b>OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>380,0</b>	<b>47,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>47,1%</b>		
davon "ermöglichende Tätigkeiten"		367,1	96,6%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	J	J	J	J	J	J	J	97,0%	E	
davon "Übergangstätigkeiten"		0,0	0,0%	0,0%						J	J	J	J	J	J	J	0,0%	T	
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
Fernwärme-/Fernkälteverteilung	CCM 4.15, CCA 4.15	0,2	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%		
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%		
Schienerverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14, CCA 6.14	183,5	22,7%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								23,3%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7, CCA 7.7	51,7	6,4%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6,1%		
<b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>235,4</b>	<b>29,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>29,3%</b>		
<b>Summe (A = A.1 + A.2)</b>		<b>615,3</b>	<b>76,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>76,4%</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)</b>		<b>192,9</b>	<b>23,9%</b>																
<b>Gesamt (A+B)</b>		<b>808,2</b>	<b>100,0%</b>																

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	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz CCM		47,0%	29,1%
Anpassung an den Klimawandel CCA		0,0%	0,0%
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen WTR		0,0%	0,0%
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft CE		0,0%	0,0%
Verminderung und Verminderung der Umweltschmutzung 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 Betriebsausgaben bilden die jeweiligen Aufwandsposten gemäß IFRS Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung. Im Zähler findet sich jener Teil der angeführten Betriebsausgaben, die auf taxonomiefähige und taxonomiekonforme Umsätze entfallen. Der Nenner umfasst alle Betriebsaufwendungen aus den Kategorien Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung.

Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben bemisst sich für das Geschäftsjahr 2023 auf rd. 47,0% (Vj: rd. 47,1%). Den größten Beitrag leistet auch hier nach wie vor die Wirtschaftstätigkeit 6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur mit rd. 43,5% (Vj: rd. 43,7%). Als taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig werden rd. 29,1% (Vj: rd. 29,3%) der Betriebsausgaben angeführt. Die Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) in Höhe von rd. 47,0% ergeben sich aus Wartungen und Reparaturen (externe Werkstätten, Material und bezogene Leistungen) und dem daraus resultierenden Personalaufwand.

#### *Vermeidung von Doppelzählungen*

Die identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB-Infrastruktur-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 ersten Umweltziel (Klimaschutz, CCM). Des Weiteren werden durch die Zuordnung der Tätigkeiten der einzelnen Gesellschaften im Konzern zu einer konkreten Wirtschaftstätigkeit aus der EU-Taxonomie-VO ebenfalls Doppelzählungen vermieden. Durch einzelne Prüfschritte wurde gewährleistet, dass die Wirtschaftstätigkeiten im Bereich Umsatz, CapEx und OpEx voneinander abgrenzbar sind und Doppelzählungen vermieden werden.

#### *Wesentlichkeiten*

Bei der Herleitung der Werte zur Ermittlung der taxonomielevanten Kennzahlen wurde die Grundgesamtheit betrachtet und analysiert. Die Betriebsausgaben für die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns können nicht als „nicht erheblich“ für das Geschäftsmodell angesehen werden, somit wurde diese Erleichterungsbestimmung nicht in Anspruch genommen, mit der Ausnahme der Wirtschaftstätigkeit 5.3. 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 verbundenen Umsatzerlöse rd. 0,01% 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.

#### **Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)**

Die ÖBB-Infrastruktur AG berichtet zu den Empfehlungen der Taskforce 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-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt:

- Auswirkungen des Klimawandels auf die ÖBB-Infrastruktur AG – siehe Kapitel Anpassung an den Klimawandel
- Klimaresilienz und Klimaszenarien – siehe Kapitel Sustainable Finance / Offenlegung gem. Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung und Kapitel ESG Risiko- und Wirkungsanalyse / Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse
- Wesentliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im ÖBB-Infrastruktur-Konzern:
  - Strategische Maßnahmen: Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel sind wesentliche Themen der ÖBB-INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie (mit Zielen, Stoßrichtungen, Kennzahlen und Maßnahmenportfolio) – siehe Kapitel INFRA.Mobilitätswende, ESG Risiko- und Wirkungsanalyse, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

#### **Spezielle Empfehlungen der TCFD zur Offenlegung**

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

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

**Corporate ESG-Rating**

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

Das aktuelle Update des Ratings erfolgte im Jahr 2023. Dabei wurde die ÖBB-Infrastruktur AG wieder mit PRIME als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Damit unterstreicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre internationale Vorreiterrolle. Investitionen in Bahninfrastruktur stellen daher eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung mit hohem Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft dar. Gerade im Lichte des EU-Green-Deals und der damit verbundenen EU-Taxonomie ist das von enormer Bedeutung.



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

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

## G.4. Sozial- und Arbeitnehmer:innenbelange (inkl. Stakeholder:innenmanagement)

### Stakeholder:innenmanagement

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

### Kund:innengruppen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

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

<p><b>Eigentümer / Politisches Umfeld</b></p>	<p><b>Eigentümer &amp; Politisches Umfeld (z.B. Länder, Gemeinden)</b></p> <p>Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichischen Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt“ wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - §42 (1) und (2)</p>
<p><b>B2B Business to Business</b></p>	<p><b>EVU &amp; sonstige Business-Kund:innen</b></p> <p>EVU auf Österreichs Schienennetz – Stichtag 31.12.2023: 70 Sonstige Business-Kund:innen: aus den Bereichen Energie, Immobilien (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien,...), Terminals (z.B. Operateure, Reedereien oder Spediteure), etc.</p>
<p><b>B2C Business to Consumer</b></p>	<p><b>Fahrgäste &amp; Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten</b></p> <p>Fahrgäste beziehen Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bei Ankunft oder Abreise am Bahnhof. Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten: z.B. Personen, die Reisende abholen oder sich zum Einkaufen auf dem Bahnhof aufhalten.</p>

Mit 70 Eisenbahnverkehrsunternehmen und vier Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge (Stichtag 31.12.2023). Der Anteil externer EVU gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 7,7% (Vj: 6,9%). Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVUs auf der Basis von Bruttotonnenkilometern bei 41,9% (Vj: 39,9%). Der gestiegene Anteil externer EVU im Personenverkehr ist vor allem auf die Ausweitung der Verkehre der WESTbahn GmbH nach Tirol zurückzuführen.

2023 hatten 56 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen und 53 davon auch einen Energielieferungsvertrag (Stand 31.12.2023). Dies entspricht wie im Vorjahr einem Marktanteil von rd. 95% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG werden seit 01.01.2018 mit Bahnstrom, der zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern stammt, versorgt.

### Kund:innenzufriedenheit

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

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

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

## Zielsetzungen

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

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

Die maximale Punkteanzahl beträgt 100 Punkte. Die Kund:innenzufriedenheit (Selbstaussfüller) für 2023 beträgt 74 Punkte und ist als „gut“ zu bezeichnen. Die Beibehaltung der Kund:innenzufriedenheit ist eine große Herausforderung, deshalb wird mit nur einer geringen Steigerung gerechnet.

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

## Beschwerdemanagement

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

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

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

## Information und Bewusstseinsbildung

Als Errichter und Bauherr von zahlreichen Schieneninfrastruktur-Großprojekten, die unter hochkomplexen Rahmenbedingungen – großteils bei laufendem Betrieb – realisiert werden, kommt dem Stakeholder:innen-Management eine große Bedeutung zu. Planungs- und Bauprojekte erfordern für eine erfolgreiche Umsetzung eine maßgeschneiderte und in sich stimmige projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Information, Kommunikation und weitestgehende Einbindung der von den Projekten berührten Bevölkerung bilden die wichtigsten Säulen der eingesetzten Maßnahmen. Die wichtigsten Stakeholder:innen sind neben den politischen Partner:innen die unmittelbaren Anrainer:innen der Projekte und Arbeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Aber auch Reisende, die von Einschränkungen der Bauarbeiten betroffen sind, zählen zu den wichtigen Dialoggruppen.

In der Anrainer:innen- und Stakeholder:innen-Kommunikation wird auf zwei Säulen gesetzt: einerseits auf die möglichst transparente Informationspolitik auf Augenhöhe und andererseits auf die möglichst frühe Information und Einbindung aller Akteur:innen. Eine klare Kommunikation, die zum Beispiel darauf hinweist, dass Bauarbeiten für einen begrenzten Zeitraum lärmintensiv sein können und zu Einschränkungen führen, gehört dazu.

Die niederschwelligste Form der Partizipation ist die Information: Maßnahmen können hier etwa Informationsfolder, Ausstellungen, Informationsveranstaltungen oder Online-Informationsangebote sein. In der Planung und Umsetzung von Bahninfrastrukturvorhaben kommen bewährte Modelle der Stakeholder:innen- und Bürger:innenbeteiligung zum Einsatz: Mit „Runden Tischen“, Dialogforen oder begleiteten Trassenauswahlverfahren werden die notwendigen Akteur:innen frühzeitig ins Boot geholt. So kommt es in den meisten Fällen zu einer akzeptablen Lösung für alle.

Insbesondere jene Stakeholder:innen, die die Infrastruktur mitfinanzieren (Gemeinden, Länder, Bund) sind zur Kommunikation der größten Meilensteine (Spatenstiche, Eröffnungen) eingeladen.

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist von besonderer Bedeutung, weswegen die Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen notwendig ist. Jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige leider auch mit tödlichem Ausgang. Um diese Unfälle zu vermeiden, gilt es, vor allem Jugendliche zu informieren und entsprechend aufzuklären. Daher startet jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder:innengruppen direkt eingebunden. Zentraler Angelpunkt der Kampagne ist die ÖBB-Website [www.passaufdichauf.at](http://www.passaufdichauf.at) sowie weiters [oebb.at/Sicherheit](http://oebb.at/Sicherheit).

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

Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day“ (ILCAD) Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Aus diesem Anlass wurden 2023 Folder zur Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen verteilt sowie in einer Presseinformation über die möglichen Gefahren vor Eisenbahnkreuzungen, die sich aus Unachtsamkeit ergeben, aufgeklärt. Ein europaweiter Ideenaustausch zum internationalen Eisenbahnkreuzungstag erfolgt im Rahmen von ILCAD-Meetings des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC).

Als Kooperationspartner beim ÖAMTC-Event „YoMoCon“ vermittelt die ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit auf spielerische Weise. YoMoCon steht für Young Mobility Convention und ist eine Veranstaltung des ÖAMTC Oberösterreich, die am 03. und 04.07.2023 im ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Marchtrenk stattgefunden hat. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat daran als Kooperationspartner teilgenommen, um das Bewusstsein für mögliche Gefahren an Bahnanlagen für die teilnehmenden Schüler:innen zu schärfen. Die Veranstaltung gehört zu den größten Verkehrssicherheitsereignissen in ganz Österreich. Die YoMoCon leistet mit ihrem Konzept der „Verkehrssicherheit zum Angreifen“ einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung und zur Erlangung von Kompetenzen für die Mobilität junger Verkehrsteilnehmer:innen. Dabei leisteten Kolleg:innen der ÖBB-Infrastruktur AG und ein Team der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG vor Ort mit interaktiven Stationen und kurzweiligen Vorträgen für mehr Sicherheit ihren Beitrag. In vier Stationen wurden dabei 1.650 Schüler:innen aus 81 Schulklassen sicherheitsrelevante Themen spielerisch näher gebracht.

## Personal

### Der ÖBB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber mit Vielfalt

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird stetig vielfältiger und befindet sich inmitten eines Generationenwandels. Im Jahr 2023 sind 830 Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung in den Ruhestand gewechselt, und 784 Mitarbeiter:innen haben den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen. Um dem entgegenzuwirken, wurden 2023 im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 1.869 Mitarbeiter:innen aufgenommen. Aufgrund der Mobilitätswende und der zunehmenden Technologisierung ändern sich die Anforderungen an die Führungskräfte und Mitarbeiter:innen, die eingesetzten Technologien und die dafür benötigten Qualifikationen. Die Hauptthemen und Herausforderungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind dabei der Generationenwandel, den ÖBB-Infrastruktur-Konzern als attraktiven und diversifizierten Arbeitgeber zu positionieren, die Gesundheit der Mitarbeiter:innen zu fördern sowie Aus- und Weiterbildungen zielgerichtet anzubieten.

### Wichtige Personalkennzahlen auf einen Blick

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

Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2023	2022
Angestellte	6.255	5.599	656	12%	5.975	5.358
Arbeiter:innen	3.881	3.599	282	8%	3.791	3.516
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.842	7.678	-836	-11%	7.255	8.076
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>16.978</b>	<b>16.876</b>	<b>102</b>	<b>1%</b>	<b>17.021</b>	<b>16.950</b>
Lehrlinge	1.563	1.498	65	4%	1.354	1.349
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.541</b>	<b>18.374</b>	<b>167</b>	<b>1%</b>	<b>18.375</b>	<b>18.299</b>

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2023	2022
Angestellte	6.093,5	5.452,8	640,7	12%	5.819,6	5.223,4
Arbeiter:innen	3.865,9	3.587,3	278,6	8%	3.777,5	3.505,8
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.705,3	7.527,0	-821,7	-11%	7.110,1	7.918,3
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>16.664,7</b>	<b>16.567,1</b>	<b>97,6</b>	<b>1%</b>	<b>16.707,2</b>	<b>16.647,5</b>
Lehrlinge	1.563,0	1.498,0	65,0	4%	1.354,2	1.348,9
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.227,7</b>	<b>18.065,1</b>	<b>162,6</b>	<b>1%</b>	<b>18.061,4</b>	<b>17.996,4</b>

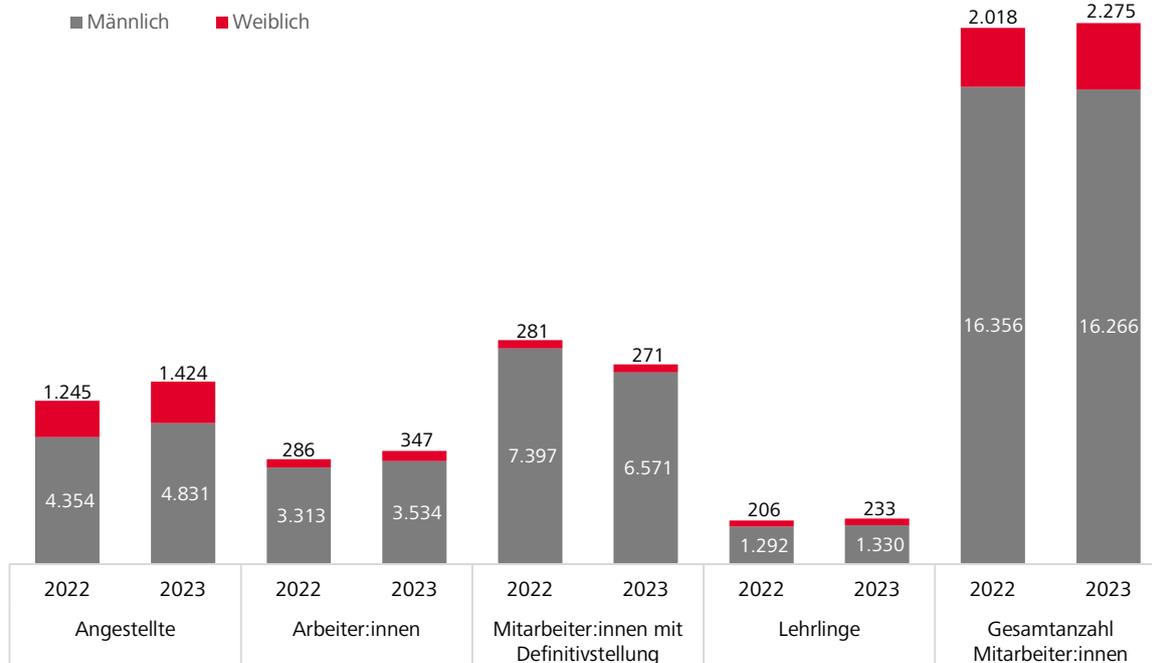
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Diese Mitarbeiter:innengruppe wird in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

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

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 18.541 Mitarbeiter:innen. Rd. 37% (Vj: rd. 42%) des Personalstands entfielen auf Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 44,4 (Vj: rd. 45,0) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 12,3% (Vj: rd. 11,0%).

**Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis**

Gesamtanzahl Mitarbeiter:innen ÖBB-Infrastruktur-Konzern per 31.12.



Im Jahr 2023 waren 15.827 (Vj: 15.901) Männer und 1.855 (Vj: 1.651) Frauen vollzeitbeschäftigt sowie 439 (Vj: 455) Männer und 420(Vj: 367) Frauen teilzeitbeschäftigt.

Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2023 durchschnittlich 286 (Vj: 294) externe Leasingkräfte (FTE), insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Im Jahr 2023 befanden sich im ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Summe 406 (Vj: 411) Mitarbeiter:innen in einem befristeten und 18.135 (Vj: 17.963) Mitarbeiter:innen in einem unbefristeten Dienstverhältnis, davon 291 (Vj: 302) Männer sowie 115 (Vj: 109) Frauen in einem befristeten und 15.975(Vj: 16.054) Männer sowie 2.160 (Vj: 1.909) Frauen in einem unbefristeten Dienstverhältnis.

**Aufgenommene  
Mitarbeiter:innen ÖBB-  
Infrastruktur-Konzern<sup>1)</sup>  
GRI 401-1**

	2023				2022			
	Frau	%	Mann	%	Frau	%	Mann	%
Angestellte	288	20,2%	493	10,2%	236	19,0%	378	8,7%
Arbeiter:innen	76	21,9%	488	13,8%	45	15,7%	413	12,5%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	88	37,8%	435	32,7%	83	40,3%	371	28,7%
<b>Mitarbeiter:innen</b>	<b>452</b>	<b>19,9%</b>	<b>1.417</b>	<b>8,7%</b>	<b>364</b>	<b>18,0%</b>	<b>1.162</b>	<b>7,1%</b>
Angestellte	153	38,3%	232	20,4%	116	35,3%	192	18,6%
Arbeiter:innen	14	16,5%	240	13,8%	12	16,2%	208	12,1%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	88	37,8%	435	32,7%	83	40,3%	371	28,7%
<b>Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt</b>	<b>255</b>	<b>35,5%</b>	<b>907</b>	<b>21,6%</b>	<b>211</b>	<b>34,6%</b>	<b>771</b>	<b>19,0%</b>
Angestellte	129	15,3%	231	7,4%	112	15,2%	165	5,9%
Arbeiter:innen	37	24,7%	220	14,3%	25	19,7%	183	13,3%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	1	0,1%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt</b>	<b>166</b>	<b>15,9%</b>	<b>452</b>	<b>8,5%</b>	<b>137</b>	<b>14,6%</b>	<b>348</b>	<b>6,6%</b>
Angestellte	6	3,3%	30	5,1%	8	4,5%	21	4,1%
Arbeiter:innen	25	22,3%	28	10,9%	8	9,4%	22	10,3%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt</b>	<b>31</b>	<b>6,0%</b>	<b>58</b>	<b>0,9%</b>	<b>16</b>	<b>3,4%</b>	<b>43</b>	<b>0,6%</b>

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

**Mitarbeiter:innen, die den ÖBB-Infrastruktur-Konzern verlassen haben<sup>1)</sup> GRI 401-1**

	2023				2022			
	Frau	%	Mann	%	Frau	%	Mann	%
Angestellte	119	8,4%	239	4,9%	89	7,1%	179	4,1%
Arbeiter:innen	27	7,8%	325	9,2%	34	11,9%	290	8,8%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	10	3,7%	837	12,7%	23	8,2%	815	11,0%
Lehrlinge	10	4,3%	64	4,8%	19	9,2%	72	5,6%
<b>Mitarbeiter:innen</b>	<b>166</b>	<b>7,3%</b>	<b>1.465</b>	<b>9,0%</b>	<b>165</b>	<b>8,2%</b>	<b>1.356</b>	<b>8,3%</b>
Angestellte	60	15,0%	92	8,1%	44	13,4%	77	7,4%
Arbeiter:innen	12	14,1%	221	12,7%	14	18,9%	200	11,6%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Lehrlinge	10	4,3%	64	4,8%	19	9,2%	72	5,6%
<b>Mitarbeiter:innen Inland unter 30 Jahre alt</b>	<b>82</b>	<b>11,4%</b>	<b>377</b>	<b>9,0%</b>	<b>77</b>	<b>12,6%</b>	<b>349</b>	<b>8,6%</b>
Angestellte	42	5,0%	113	3,6%	35	4,7%	75	2,7%
Arbeiter:innen	9	6,0%	86	5,6%	11	8,7%	80	5,8%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	1	2,0%	7	1,0%	0	0,0%	8	0,7%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Mitarbeiter:innen Inland zwischen 30 und 50 Jahre alt</b>	<b>52</b>	<b>5,0%</b>	<b>206</b>	<b>3,9%</b>	<b>46</b>	<b>4,9%</b>	<b>163</b>	<b>3,1%</b>
Angestellte	17	9,3%	34	5,8%	10	5,6%	27	5,2%
Arbeiter:innen	6	5,4%	18	7,0%	9	10,6%	10	4,7%
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	9	4,1%	830	14,1%	23	11,1%	807	12,8%
Lehrlinge	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Mitarbeiter:innen Inland über 50 Jahre alt</b>	<b>32</b>	<b>6,2%</b>	<b>882</b>	<b>13,1%</b>	<b>42</b>	<b>9,0%</b>	<b>844</b>	<b>12,0%</b>

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

**Aus- und Weiterbildung**

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Aus- und Weiterbildung. Mit Blick auf den Fachkräftebedarf einerseits und dem bereits laufenden Generationenwandel andererseits begleitet das Unternehmen Lehrlinge und Mitarbeiter:innen mit einem abgestimmten und umfangreichen Angebot an Ausbildungen vom Ein- bis zum Austritt. Neue Mitarbeiter:innen werden rasch ins Unternehmen integriert und jobrelevantes Wissen systematisch aufgebaut. Das erlangte Wissen wird gesichert an die nächste Generation weitergegeben.

**Zielsetzungen**

- Bereitstellung umfassender fachlicher und persönlicher Entwicklungsmöglichkeiten für Lehrlinge und Mitarbeiter: innen
- Beitrag zur Deckung des Fachkräftebedarfs
- Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung auf  $\geq 20\%$  bis 2026 (siehe Kapitel Vielfalt und Chancengleichheit)

**Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Infrastruktur-Konzern**

Der Geschäftsbereich „Aus- und Weiterbildung“ (AWB) bietet für die fachliche Ausbildung Lehrveranstaltungen in höchster Qualität für den ÖBB-Konzern und die österreichische Wirtschaft an. Ein Großteil der Lehrberufe, die gesamte betriebliche Aus- und Weiterbildung, die technische Ausbildung sowie die fahrzeugtechnische Ausbildung der Mitarbeiter:innen, wird vom Geschäftsbereich durchgeführt, zudem werden Kooperationen mit externen Bildungsanbietern koordiniert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 20 Lehrberufe sowie sieben Spezialmodule an. Aktuell werden rd. 1.800 junge Menschen, davon 17,3% Mädchen (inklusive Lehrlinge der Allgemeinen Privatstiftung für berufliche Bildung) zu hochqualifizierten Facharbeiter:innen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Lehrlinge profitieren von modernen Lehr- und Lernmitteln sowie neu errichteten Lehrwerkstätten. Im Jahr 2023 wurden 442 Lehrabschlussprüfungen positiv abgeschlossen. Davon konnten bisher rd. 80% der Lehrlinge übernommen werden. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“ oder dem „ineo-Award“. Die Lehrabsolvent:innen erlangen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben.

Die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG hat in den letzten Jahren in viele neue und moderne Anlagen investiert. So wurde bereits im Oktober 2018 die neue Lehrwerkstätte in Wien eröffnet. Im 10. Bezirk bietet die Lehrwerkstätte Wien aktuell rd. 642 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Am Standort befindet sich auch ein eigens eingerichtetes Zukunftslabor, in dem neben dem 3D-Druck auch Robotik, Virtual Reality und Augmented Reality für Ausbildungszwecke eingesetzt und weiterentwickelt werden. So wurde von Ausbilder:innen und Lehrlingen ein Virtual-Reality-Projekt umgesetzt, in dem der Wiener Hauptbahnhof digital nachgebildet wurde und Instandhaltungsaufgaben an Signalanlagen eingeübt werden können. Die Augmented Reality unterstützt den modernen Lernprozess mit dreidimensionalen und interaktiven Abbildungen in den Ausbildungsunterlagen wie z. B. Abbildungen eines Elektromotors von außen, innen und bewegt.

Auch in andere Standorte wird investiert. In den letzten Jahren wurden die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck, Knittelfeld und ganz aktuell Attnang-Puchheim sowie das Lehrlingswohnhaus in St. Pölten neu- bzw. umgebaut. Und auch im Bereich der angebotenen Berufe tut sich etwas. Seit Herbst 2019 erlernen junge Menschen die zukunftsweisenden Berufe „E-Commercekauffrau / -mann“ und Applikationsentwicklung – Coding. Zusätzlich wird seit 2020 noch der Lehrberuf „Elektrotechnik – Energietechnik und Kälteanlagentechnik“ angeboten, der im Bereich der „Grünen Wirtschaft“ Mehrwert schafft.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus „Lehre und Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung, welche von 216 Jugendlichen wahrgenommen wird. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit unter den Lehrlingen 2023 einen Frauenanteil von rd. 20% bei den Neuaufnahmen erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG nach 2019 im Jahr 2023 erneut mit dem „amaZone-Award“ ausgezeichnet.

„Diversität ist eine Chance“ – die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichtetes Ausbildungsprojekt. 93 Flüchtlinge werden mit speziellen Förderprogrammen, intensivem Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt.

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

Im Bereich der Erwachsenenbildung werden diskriminierungsfrei für interne und externe Kund:innen 257 verschiedene Bildungsprodukte angeboten. Neben den eisenbahnspezifischen Ausbildungen sind nun auch die technischen Ausbildungen der vier Fachlinien Bautechnik, Elektrotechnik, Fahrwegtechnik und Leit- und Sicherungstechnik / Telematik organisatorisch im Geschäftsbereich AWB angesiedelt.

Im Bereich der eisenbahnspezifischen und technischen Ausbildung liegt der Schwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße und am Bildungscampus in St. Pölten weiterhin auf den eisenbahnspezifischen Berufsbildern Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Verschub, Wagenmeister:innen sowie Eisenbahninfrastrukturtechniker:innen. Insgesamt schulten die über hundert Fachausbilder:innen an rd. 126.600 Schulungstagen.

Darüber hinaus sind alle neun regionalen Trainingszentren und acht Trainingsstandorte ein wesentlicher Teil, betriebliches Wissen und Know-how im Zuge des anstehenden Generationenwechsels an neue Mitarbeiter:innen weiterzugeben. Die regionalen Standorte setzen die Durchführung der betrieblichen und technischen Weiterbildung um und tragen somit zu einer sicheren Betriebsführung bei. Im Jahr 2023 umfasste diese 31.502 Teilnehmer:innen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet hierfür auch die Aus- und Weiterbildung für Mitarbeiter:innen von 560 konzernexternen Drittfirmen an. Weiters werden jährlich Tausende interne und externe Teilnehmer:innen für sicheres Verhalten und Arbeiten im Gleisbereich geschult.

Alle zwei Jahre werden Befragungen der internen sowie externen Kund:innen durchgeführt. Bei der Teilnahme an der groß angelegten B2B-Kund:innenzufriedenheitsstudie der ÖBB-Infrastruktur AG wurde 2022 ein Mittelwert von 1,5 (nach Schulnoten) erreicht. Die wichtigsten Assets sind Ausbildungsqualität und starke Kund:innenbeziehung.

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

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

### Personalentwicklung

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

Im Bereich des Onboardings wurden die „INFRA Welcome Days“ nach der Pandemie 2023 wieder im Präsenzformat angeboten, um neue Mitarbeiter:innen willkommen zu heißen und ihnen Orientierung und Informationen zur ÖBB-Infrastruktur AG zu geben. Darüber hinaus wurde am Projekt für das konzernweit einheitliche Onboarding ab 2024 mitgearbeitet. Im November 2023 fand der erste konzernübergreifende Onboarding-Day statt.

2023 fand der zweite Durchgang des „DACH Leadership Network“-Programms statt, welcher im länderübergreifenden Kontext, gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Deutschen Bahn (DB) organisiert wurde. Das Programm wurde im Jahr 2018 ins Leben gerufen, aufgrund der positiven Resonanz wurde ein zweiter Durchgang beschlossen. Die Zielgruppe waren Führungskräfte aus der zweiten Berichtsebene. Das Ziel dieses Programms ist es, das gegenseitige Verständnis bezüglich Kultur und Führung zu stärken. Das Lernen voneinander und der gegenseitige Erfahrungsaustausch bezogen auf Führung und Leadership standen dabei im Fokus.

In Hinblick auf das Generationenmanagement wurden die bestehenden Nachwuchskräftepools sowie die Programme „Fit4Future“ und „infra:karriere“ weitergeführt. Im Februar 2023 startete der zehnte Durchgang des Talentprogramms „infra:karriere“ mit 19 Teilnehmer:innen aus den verschiedenen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Es unterstützt die Geschäftsbereiche, Mitarbeiter:innen zu qualifizieren, um auch in Zukunft einen reibungslosen Ablauf des Geschäfts zu sichern.

Bei Fit4Future läuft seit Dezember 2022 der vierte Durchgang mit 31 Teilnehmer:innen aus dem Geschäftsbereich SAE. Die Kolleg:innen haben sich 2022 erfolgreich einem Auswahlverfahren gestellt und dürfen somit das Programm über drei Jahre hinweg mit verschiedenen Modulen und einer Projektarbeit besuchen. Neben Seminaren zu Sozial- und Methodenkompetenz bilden sich die Kolleg:innen auch in Themen wie „Personal“ und „Controlling“ weiter und der Vernetzungscharakter über die Regionen und Gewerke steht ebenso im Fokus.

Das Programm „Female Business Impact“ startete im September 2022 und endete im Mai 2023. Bei diesem Programm handelt es sich um eine innovative Personalentwicklungsmaßnahme, die talentierte Frauen in Spezialistinnen- und Expertinnenpositionen stärkt und den Generationenwandel begleitet. Dabei werden fachliches Know-how, persönliche Stärkung, kollegiales Lernen und Vernetzung durch gezielte Formate adressiert. Es startete 2022 als Pilot im Ressort Finanzen, Services, Immobilien. Ein zweiter Durchgang des Programms mit geplantem Start im Frühjahr 2024 wird auf den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern ausgeweitet.

Um den Personalbedarf im technischen Bereich zielgerichtet zu decken und Berufseinsteiger:innen rasch und bedarfsgerecht für ihre zukünftigen Aufgaben fit zu machen, wurde 2021 sehr erfolgreich das Rotationsprogramm „infra:techrotation“ konzipiert und durchgeführt. Der dritte Durchgang startete mit sieben Teilnehmer:innen im Oktober 2023.

Um einen einheitlichen Wissensstand der Mitarbeiter:innen, die in ihrem Bereich für Datenmanagement und Datagovernance zuständig sind, zu schaffen, wurde gemeinsam mit dem Stab IT die Ausbildung Datenmanagement und Datagovernance ins Leben gerufen. Diese aus vier Modulen bestehende Maßnahme unterstützt dabei, die theoretischen Grundlagen von Datenmanagement und Datagovernance sowie verschiedene Methoden und deren Anwendung in der Praxis kennenzulernen. Zwei dieser Module werden von einem externen Partner (FH St. Pölten) durchgeführt. Die Ausbildung, an der 20 Personen teilnahmen, dauerte von Mai bis Oktober 2023. Mit der Zentralisierung im Bereich Personalentwicklung wurde das Programm mit 01.07.2023 an das BCC Lösungscenter Personalentwicklung, Kultur und Führung übergeben.

Darüber hinaus beteiligte sich die ÖBB-Infrastruktur AG am konzernweiten Programm „Trainee4mobility“ 2022 / 2023. Bei diesem werden Trainees auf konkrete Positionen vorbereitet. Auch 2023 erhielten Mitarbeiter:innen wieder die Möglichkeit, an den konzernweiten Lehrgängen der ÖBB akademie teilzunehmen.

### Weiterbildung im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit

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

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

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

Im Jahr 2023 konnte das Seminar nicht durchgeführt werden. 2024 soll es wieder fortgesetzt werden.

Seit der Neuausrichtung der internen Schulung für angehende Eisenbahntechniker:innen unter dem Titel „Eisenbahninfrastrukturtechnik“ ist im Curriculum auch den Themen „Abfallwirtschaft- und Umwelttechnik“, „Energieeffizienz“, „Klimaschutzstrategie“ und „Dekarbonisierung“ sowie „Nachhaltigkeit“ im Unternehmen umfassender Raum gegeben worden. Damit werden seit 2023 alle jungen Eisenbahntechniker:innen mit diesen Themen im Kontext der Eisenbahninfrastruktur vertraut gemacht.

Das im Jahr 2023 mit fünf von sechs Modulen zur Verfügung stehende, konzernweite E-Learning zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz wurde mit Stand 31.12.2023 von 280 Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG absolviert.

### Attraktiver Arbeitgeber und Generationenwandel

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern befindet sich derzeit mitten im Generationenwandel. Um den Generationenwandel und die damit einhergehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können, bedarf es eines nachdrücklichen Engagements hinsichtlich der strategischen Schwerpunkte. Die Arbeitgebermarke ÖBB muss weiter gestärkt, zielgerichtete Aus- und Weiterbildung forciert sowie das Personalmanagement weiter effektiviert werden.

Der Generationenwandel ist im ÖBB-Infrastruktur-Konzern in vollem Gange und bringt viele Chancen, aber auch Herausforderungen mit sich. Mehr denn je ist das Unternehmen gefordert, innovative Lösungen zu entwickeln, um dem Mitarbeiter:innenmangel entgegenzuwirken und die Abwanderung von qualifizierten Fachkräften zu verhindern. Gleichzeitig ändern sich auch die Bedürfnisse der Arbeitnehmer:innen hin zu mehr Flexibilität im Arbeitsalltag und einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatem. Um den Bedürfnissen der Arbeitnehmer:innen zu entsprechen, wurden flexible Arbeitszeitmodelle für jene Bereiche, in denen eine Flexibilisierung möglich ist, geschaffen.

### Homeoffice „NEU“

Dem zunehmenden Wunsch nach einer ausgewogenen Work-Life-Balance wurde 2023 mit einer neuen Telearbeitsregelung Rechnung getragen. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einem Telearbeitsplatz und dem betrieblichen Arbeitsplatz ermöglicht eine hohe Flexibilität in der Arbeitsgestaltung. Seit 2023 ist es bereits mit Beginn des Dienstverhältnisses möglich, einen Telearbeitsplatz in Anspruch zu nehmen, sofern es die Tätigkeiten zulassen.

### Switch zwischen Teilzeit und Vollzeit

Um am Arbeitsmarkt wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es notwendig, eine flexible Handhabung des Wechsels von Teilzeit auf Vollzeit bzw. von Vollzeit auf Teilzeit zu ermöglichen. Je nach Bedarf und Lebensphase haben Mitarbeiter:innen in Absprache mit ihrer Führungskraft zukünftig die Möglichkeit, unkompliziert von Vollzeit auf Teilzeit oder umgekehrt zu wechseln. Dieser „Switch“ von Vollzeit auf Teilzeit bzw. von Teilzeit auf Vollzeit wurde bis Ende 2023 pilotiert und anschließend evaluiert.

### Job- und Topsharing

Besonders bei der Generation Z steigt die Nachfrage nach Teilzeitpositionen stark an. Job- und Topsharing-Modelle sollen diesen Ansprüchen an den Arbeitsmarkt entgegenkommen und junge Talente zu den ÖBB bringen. Bei Job- und Topsharing handelt es sich um Arbeitszeitmodelle, bei denen zwei oder mehrere Personen eine Vollzeitstelle besetzen. Vor allem die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, aber auch der steigende Wunsch von Arbeitnehmer:innen nach mehr Freizeit können dadurch gedeckt werden. Ein umfassendes Konzept zum Thema Job- und Topsharing wurde erarbeitet.

### Flexi Friday

Seit 01.10.2023 testet die ÖBB-Infrastruktur AG mit den Stäben Personal und IT den „FlexiFriday“, mit dem durch den Wegfall der Kernarbeitszeit am Freitag eine 4-Tage-Woche möglich gemacht wurde. Dieser Pilotversuch wurde in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat realisiert und wird vom gesamten Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt. Umgesetzt bedeutet das: Mitarbeiter:innen wählen frei, ob sie wie bisher fünf Tage pro Woche arbeiten oder eine Vier-Tage-Woche mit freiem Freitag in Anspruch nehmen möchten. Ebenso möglich ist, den Freitag fallweise frei zu nehmen oder auch nur ein paar Stunden im Gleitzeitrahmen am Freitag zu arbeiten. Im Durchschnitt muss die wöchentliche Normalarbeitszeit bzw. bei All-in-Verträgen die vorgesehene Mehrleistung beibehalten werden. Durch diese Maßnahme wird für Mitarbeiter:innen maximale Flexibilität geschaffen. Der Pilot zum „FlexiFriday“ wird laufend evaluiert. Bei erfolgreicher Umsetzung ist eine Ausweitung auf weitere Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG ab Jänner 2024 geplant.

### Smart Work im Vershub

Das Ziel des 2023 gestarteten Projekts „Smart Work im Vershub“ ist es, die Rahmenbedingungen des Berufsbildes Verschieber:in nachhaltig attraktiv zu gestalten. Damit soll die Chance auf mehr geeignete Bewerber:innen und Mitarbeiter:innen erhöht werden. Außerdem sollen neue Mitarbeiter:innen schneller im operativen Dienst eingesetzt und bestehende Mitarbeiter:innen gehalten werden können. Das Projekt war auf sieben Monate ausgelegt und endete Ende Oktober 2023.

### Zielsetzungen

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2023	2022
Steigerung der Mitarbeiter:innenzufriedenheit auf >70 bis 2030	Punktwert	>70	71	n.v. <sup>1)</sup>
Senkung der Frühfluktuationsrate <sup>2)</sup> auf 15% bis 2030	Prozent	15,0	15,2	14,8

<sup>1)</sup> 2022 wurde keine Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt.

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

### ÖBB Mitarbeiter:innenbefragung

Die Mitarbeiter:innenbefragung für 2023 fand von 02. bis 22.10.2023 statt und soll, wie bereits in den vorherigen Befragungen, zur kontinuierlichen Mitarbeiter:innenzufriedenheit bzw. Prozessoptimierung beitragen. Die Befragung wurde online durchgeführt. Die zentralen Themen der Befragung waren: Arbeitszufriedenheit, Identifikation, Arbeitsfähigkeit. Befragt wurden alle Mitarbeiter:innen, die mit Stichtag 01.07.2023 und innerhalb des Befragungszeitraumes im Unternehmen beschäftigt waren. Dazu gehören ebenfalls Mitarbeiter:innen in Karenz oder Krankenstand, Lehrlinge und Leasingkräfte. Die Rücklaufquote liegt im ÖBB-Infrastruktur Konzern und in der ÖBB-Infrastruktur AG bei jeweils 64%.

### Vielfalt erhöhen

Die „Diversity Charta 2026“ der ÖBB-Holding AG gibt den Konzerngesellschaften die strategischen Ziele für mehr Diversität vor und macht Vielfalt messbar. Gemäß der „Diversity Charta 2026“ soll der Frauenanteil im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 2023 10,7% erreichen, im Jahr 2026 11,9%. Der Anteil von Mitarbeiter:innen mit einer Behinderung ab einem Grad von mind. 50% soll bis 2026 in jeder ÖBB Gesellschaft mit mehr als 25 Arbeitnehmer:innen die gesetzlich vorgeschriebene Quote von 4% erreichen. 2023 betrug der Frauenanteil bereits 12,3%, der Anteil von Mitarbeiter:innen mit Begünstigtenstatus 2,7%.

## Mitarbeiter:innen mit Behinderungen

Um den Anteil von Mitarbeiter:innen mit einer Behinderung ab einem Grad von mind. 50% zu erhöhen, wurden Maßnahmen zur besseren Inklusion von Menschen mit Behinderungen gesetzt. Den Führungskräften werden Services aus der Diversity-Toolbox, wie umfassende Qualifizierungsmaßnahmen für den besseren Umgang mit Menschen mit Behinderungen angeboten.

Der „Chancenplan für Mitarbeitende mit Begünstigtenstatus“ als ein neues Angebot an die Bereiche und Stäbe des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns soll die Aufnahme von Menschen mit einer Behinderung ab einem Grad von mind. 50% erleichtern. Für eine gegenseitige Kennenlernphase von je sechs Monaten wurden 20 zusätzliche Planstellen für die Jahre 2023 und 2024 geschaffen. Der Stab Personal trägt während der Kennenlernphase die Personalkosten. Im besten Fall werden die neuen Mitarbeiter:innen vom Bereich in ein unbefristetes Dienstverhältnis übernommen.

## ÖBB Wohnprogramm

Mit dem ÖBB Wohnprogramm wird neuen, aber auch bestehenden Mitarbeiter:innen zeitgemäßer und leistbarer Wohnraum angeboten. Das ÖBB Wohnprogramm umfasste mit Ende des Jahres 2023 österreichweit 347 Wohnobjekte mit 4.818 Wohnungen. Diese befinden sich alle im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Objekte sind teils in die Jahre gekommen. Die Zielsetzung seit 2017 ist es daher, die Wohnhäuser samt bestehenden Grünflächen und Wohnungen nach zeitgemäßen Standards zu sanieren. Finanziert werden die Sanierungen durch Verkäufe von entbehrlichen Gebäuden und Grundstücken. Es wird kein zusätzliches Steuergeld verwendet.

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

Gebaut und saniert wird mit Fokus auf Effizienz, Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung im Standard klima:aktiv. Dies beginnt mit umweltfreundlicher Energieversorgung mit Wärmepumpen, Fernwärme, Solar- oder Fotovoltaikanlagen. Wo es möglich ist, werden Dach- und Fassadenbegrünung realisiert und Bäume gepflanzt. Erneuerte Fenster und Vollwärmeschutz können den Heizwert und die Energieeffizienz verbessern. Um die heimische Wirtschaft zu stärken, werden besonders regionale mittelständische Partnerunternehmen zur Teilnahme an den öffentlichen Ausschreibungen eingeladen.

Für ÖBB Mitarbeiter:innenwohnungen gibt es eine eigene Miethöhenregelung. Das sozial gestaffelte Modell sieht vor, dass Mitarbeiter:innen mit einem monatlichen Einkommen bis 2.900 EUR brutto einen Abschlag von 40% bekommen, bis 3.500 EUR 30% und bis 4.000 EUR 20%. Zum monatlichen Einkommen zählen das Grundgehalt inklusive Überzahlung, aber exklusive Nebenbezüge und einmaligen Belohnungen. Damit werden die ÖBB als TOP-Arbeitgeber noch attraktiver.

Über ÖBB-Wohnen im Intranet können sich ÖBB Mitarbeiter:innen für die Wohnungen des ÖBB Wohnprogramms sowie für alle Wohnungen, für die die ÖBB österreichweit Einweisungsrechte hat, anmelden. Seit Oktober 2023 gibt es auch eine Landingpage über das Internet, die einen Überblick über die Wohnungsangebote gibt<sup>58</sup>.

In den kommenden Jahren soll der erste Neubau eines ÖBB Wohngebäudes seit Jahrzehnten errichtet werden. Etwa 120 Wohnungen sind aktuell am „Neuen Landgut“ nahe dem Wiener Hauptbahnhof in Planung – familienfreundliche, schichtdienstaugliche Wohnungen mit erhöhtem Schallschutz und zusätzlichen Verdunkelungselementen, mit nachhaltigem Energiekonzept und begrünten Gebäudeoberflächen.

---

<sup>58</sup> <https://wohnen.oebb.at>

## Vielfalt und Chancengleichheit

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

Seit dem Jahr 2011 regelt im ÖBB-Konzern eine Gleichbehandlungspolicy die Chancengleichheit für Mitarbeiter:innen. Im Jahr 2015 unterzeichnete der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die „Charta der Vielfalt“, eine Initiative der Wirtschaftskammer Österreich. 2020 wurde die „Charta der Inklusion“ für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen unterzeichnet. Diese regelt das uneingeschränkte barrierefreie Reisen und schafft das Bewusstsein sowie die Akzeptanz für eine faire, gleichberechtigte und vorurteilsfreie Arbeits- und Lebenswelt und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen und Maßnahmen. Das im Jahr 2021 auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur AG entwickelte Maßnahmenkonzept zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Lehr- und Arbeitsumfeldes bei den Praxiseinsätzen der Lehrlinge wird weiterhin umgesetzt. Im Jahr 2023 wurde das E-Learning „Diskriminierungsfreier Arbeitsplatz“ im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ausgerollt.

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt sich darüber hinaus in der „ÖBB Diversity Charta 2026“ das ambitionierte Ziel, den Anteil der Mitarbeiterinnen bis zum Jahr 2026 auf 11,9% zu erhöhen.

### „Ja“ zur Vielfalt

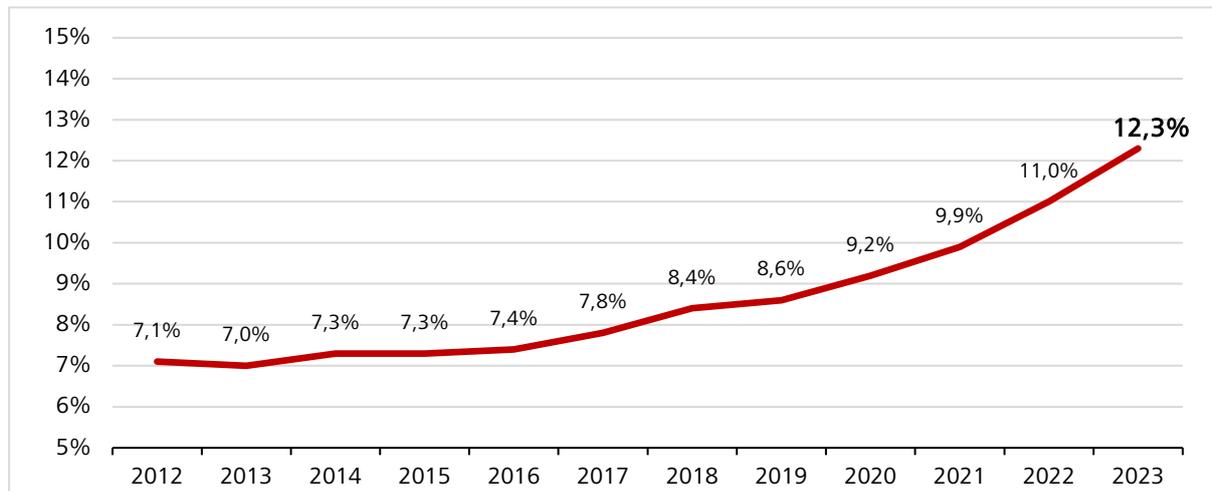
Seitens der ÖBB-Holding AG werden die strategischen Diversitätsziele in der „Diversity Charta 2026“ vorgegeben und die Zielerreichung wird in einem regelmäßigen Monitoring verfolgt. Es obliegt der ÖBB-Infrastruktur AG, die Diversitätsziele mithilfe von Programmen, Projekten und Maßnahmen zu realisieren. Im Fokus dieser Charta steht die kontinuierliche Steigerung des Frauenanteils sowie der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung. Der Frauenanteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns liegt 2023 bei 12,3% (Vj: 11,0%). Der Anteil an Mitarbeiter:innen mit Behinderung soll bis 2026 auf 4% angehoben werden. Im Rahmen des konzernweiten „Programms für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen“ werden Maßnahmen für barrierefreie Arbeitsplätze, vor allem an Bürostandorten, getroffen. Mit einem zielgerichteten Diversitymanagement können Innovationskraft, Kund:innenkompetenz und die Arbeitgeberattraktivität gesteigert werden.

### Zielsetzungen

Diversity Charta 2026 Zielvorgabe	2026	2023		2022	
	SOLL	IST	SOLL	IST	SOLL
Erhöhung des Frauenanteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf 11,9% bis 2026	11,9%	12,3%	10,7%	11,0%	10,2%
Frauenanteil bei Neuaufnahmen (unternehmensweit)	≥ 20%	24,2%	≥ 20%	23,9%	≥ 20%
Sukzessive Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen (konzernweit)	Konzernweit 20%	15,0%	Konzernweit 20%	13,6%	Suk. Steig.
Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung	≥ 20%	14,9%	≥ 20%	13,8%	≥ 20%
Frauenanteil bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie	25%	31,0%	25%	29,1%	25%
Frauenanteil in den Aufsichtsräten der ÖBB-Inland AGs und GmbHs	≥ 35%	56,3%	≥ 35%	50%	30%
Erhöhung des Anteils der Mitarbeiter:innen mit Behinderung	4,0%	2,7%	3,6%	2,7%	3,4%

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

**Anstieg des Frauenanteils seit 2012**



**Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils**

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

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

Die Kampagne für Frauen „#joboffenSIEve in der Technik“ wurde erfolgreich weitergeführt. In der Kommunikation nach außen bestimmen weibliche Role-Models das Bild verschiedener Berufsgruppen, um Stereotype und veraltete Rollenbilder aufzubrechen. Die Interkulturalität in der ÖBB-Infrastruktur AG spielt eine immer größere Rolle. In der Zusammenarbeit mit dem AMS wird der Fokus auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Die Kooperation mit dem Verein T.I.W. (Verein für Training, Integration und Weiterbildung) wurde weitergeführt und intensiviert, das START-Stipendium, welches zum wiederholten Male zwei Schüler:innen mit Migrationshintergrund fördert, wurde ebenfalls fortgesetzt. Viele dieser Maßnahmen wurden in die Diversity-Toolbox aufgenommen, die den Führungskräften und Teamkoordinator:innen zur Verfügung steht. Diese Maßnahmen können mit Unterstützung des Diversitymanagements und weiterer Abteilungen umgesetzt werden. Dort finden sich unter anderem Maßnahmen wie Gender- und Diversityschulungen, diverse E-Learnings, diverse Coachingangebote, Cross-Mentoring-Programm sowie die Übernahme von weiblichen Lehrlingen. Diese Toolbox wird stetig erweitert und ergänzt – so wurden 2023 Maßnahmen für Mitarbeiter:innen mit Behinderungen aufgenommen.

**Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität für Frauen**

Seit 2019 wird der Frauen-Karriere-Index (FKi) zur objektiven Messung der Arbeitgeberattraktivität gegenüber Frauen erhoben. Der Frauen-Karriere-Index ist ein international anerkanntes, unabhängiges Messinstrument, an dem rd. 300 Unternehmen aus allen Branchen und elf Staaten teilnehmen. Seit der Ersterhebung hat sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in drei Fortschrittsmessungen von 74 auf 81 (von 100) Attraktivitätspunkten deutlich gesteigert und liegt damit über dem Durchschnitt der am Frauen-Karriere-Index teilnehmenden Unternehmen. Der Frauen-Karriere-Index ermöglicht dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern, passgenaue Maßnahmen zur Frauenförderung und zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privat für Frauen und Männer abzuleiten – wie beispielsweise die Employer-Branding-Kampagne #joboffenSIEve, eine Schulungsoffensive zu Diversity & Inclusion, Job- und Topsharings sowie weitere Arbeitszeitflexibilisierungen.

**Nachfolgend wird die Relation zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeiter:innen je Altersklasse 2023 im Vergleich zu 2022 dargestellt:**

	bis 30 Jahre	31 bis 50 Jahre	über 50 Jahre	Gesamt	%
Frauenanteil 2023	14,6%	16,3%	7,1%	12,3%	
<i>Frauenanteil 2022</i>	<i>13,1%</i>	<i>15,2%</i>	<i>6,2%</i>	<i>11,0%</i>	
Männlich 2023	4.202	5.342	6.722	16.266	87,7
<i>Männlich 2022<sup>1)</sup></i>	<i>4.049</i>	<i>5.247</i>	<i>7.060</i>	<i>16.356</i>	<i>89,0</i>
Weiblich 2023	718	1.042	515	2.275	12,3
<i>Weiblich 2022<sup>2)</sup></i>	<i>609</i>	<i>940</i>	<i>469</i>	<i>2.018</i>	<i>11,0</i>
<b>Gesamt 2023</b>	<b>4.920</b>	<b>6.384</b>	<b>7.237</b>	<b>18.541</b>	<b>100,0</b>
<b><i>Gesamt 2022</i></b>	<b><i>4.658</i></b>	<b><i>6.187</i></b>	<b><i>7.529</i></b>	<b><i>18.374</i></b>	<b><i>100,0</i></b>

<sup>1) + 2)</sup> Aufgrund einer Systemumstellung ergeben sich bei den Werten aus 2022 im Vergleich zu den Vorjahreswerten 2022 geringfügige Unterschiede.

**Diversity-Bericht**

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

Der positive Trend der Entwicklung des Frauenanteils hält weiterhin an. Aktuell gibt es 44 weibliche Führungskräfte (im Jahr 2022 waren es 39). Das bedeutet einen Anstieg von 1,4 Prozentpunkte auf 15,0%. Das Durchschnittsalter beträgt einschließlich der Lehrlinge (auch jener in der Behaltefrist) 42,2 Jahre und ist somit zum Vorjahr (42,8) leicht gesunken.

Der Frauenanteil bei den Kapitalvertreter:innen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG lag 2022 bei 50%, im Jahr 2023 bei 67%. Der Frauenanteil im Vorstand lag 2023 – ebenso wie 2022 – bei zwei Drittel. Bei den Aufsichtsräten wurden die Diversitätsziele von mindestens 35% Frauenanteil übertroffen. Bei der ÖBB Immobilienmanagement GmbH sowie bei der ÖBB-Operative Services GmbH lag der Anteil der Kapitalvertreterinnen bei 50%. Die Mitarbeiter:innen des Versuchs sind durchschnittlich 44,6 (Vj: 45,0) Jahre alt. Der Frauenanteil liegt dort bei 1,6% (Vj: 1,3%). Bei den Fahrdienstleiter:innen hat sich der Frauenanteil von 11,2% im Vorjahr auf 11,7% (2023) erhöht. Das Durchschnittsalter der Fahrdienstleiter:innen betrug 44,9 Jahre (bei den Frauen 38,5 Jahre).

Der Anteil von Mitarbeiter:innen mit Behinderung ist mit 291 Beschäftigten und einem Anteil von 2,7% im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gleich geblieben. Zum Jahresende 2023 waren 1.326 Mitarbeiter:innen (Vj: 1.124 Mitarbeiter:innen) mit nichtösterreichischer Staatsbürgerschaft beschäftigt, das entspricht 7,2% (Vj: 6,1%) aller Mitarbeiter:innen.

Regionale Gleichbehandlungsbeauftragte und das ÖBB Gleichbehandlungsgremium stehen Mitarbeiter:innen bei einer vermuteten Diskriminierung auf Grund des Geschlechts, der ethnischen Herkunft, der Religion oder Weltanschauung, des Alters, der sexuellen Orientierung und Behinderung vertraulich und beratend zur Seite.

**Gesundheit / Safety / Security**

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

**Gesundheitsmanagement**

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

Seit 01.01.2023 sind die Leistungen des betrieblichen Gesundheitsmanagements im Lösungscenter Arbeitsfähigkeit und Gesundheit (LC AF&G) in der ÖBB-Business Center GmbH gebündelt. Das LC AF&G versteht sich als internes Beratungshaus und stellt als konzernweit agierender, zentraler Dienstleister Angebote zu allen Fragestellungen im Zusammenhang mit Gesundheit und Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter:innen bereit. Dazu sind die regionalen Gesundheitsberater:innen in ganz Österreich verortet, um zielgruppenspezifisch agieren und die Führungskräfte bedarfsorientiert beraten und unterstützen zu können.

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

### **Arbeitsmedizin**

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

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

### **Angebote und Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung**

Die Maßnahmen für das Programm 2022 / 2023 wurden auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 sowie auf Basis der Führungskräfteberatung durch die regionalen Gesundheitsberater:innen des LC AF&G erstellt. Bei der Mitarbeiter:innenbefragung 2021 wurde erstmals der „Arbeitsfähigkeitsindex“ erhoben. Durch die Maßnahmen soll die Arbeitsfähigkeit unter Berücksichtigung spezifischer Handlungsfelder und Zielgruppen erhalten sowie gefördert werden. 2023 lag der Fokus auf der Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex, welcher in der Mitarbeiter:innenbefragung 2023 erneut erhoben wurde und damit einen ersten Vergleichswert bildet.

Die regionalen Gesundheitsberater:innen des LC AF&G stehen den Führungskräften unterstützend zur Seite, um geeignete Maßnahmen zur Förderung und zum Erhalt der Arbeitsfähigkeit zu setzen. Dabei wird in erster Linie auf einen Produktkatalog zurückgegriffen, der Maßnahmen umfasst, die entweder vom LC AF&G selbst erbracht oder über die WELLCON sowie auch über den Sozialversicherungsträger BVAEB bezogen werden. Neben den regionalen Maßnahmen lag 2023 ein besonderer Fokus auf der österreichweiten Ausrollung des Gesundheitsangebotes „Gesundheit auf Schiene“, auf dem Fünf-Risiken-Check (auf Basis der Ergebnisse wurden online Vorträge und Workshops zu unterschiedlichen Gesundheitsthemen gemeinsam mit der BVAEB angeboten) und auf der Darmkrebsvorsorge, bei der rd. 8.000 Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns ein entsprechendes Angebot erhielten.

Im Rahmen des Angebots „Gesunder Arbeitsplatz“ fanden 2023 in mehreren ausgewählten Bereichen vertiefende Arbeitsplatzbegehungen zur weiteren Verbesserung von Arbeitsbedingungen und der Reduktion von Dauerbelastungen statt. Diese erfolgten anhand der wissenschaftlich anerkannten Leitmerkalmethode. Aus den Erkenntnissen wurden 2023 und werden 2024 Maßnahmen abgeleitet, welche insbesondere die körperlichen Belastungen zu reduzieren in der Lage sind.

Zur Stärkung und Weiterentwicklung des österreichweiten Multiplikator:innennetzwerks (Gesundheitscoaches, Gesundheitszirkelmoderator:innen, Vitalcoaches) fanden im Jahr 2023 Informationsaustausch und Vernetzungstreffen online und in Präsenz statt.

Das Angebot der „Betrieblichen Wiedereingliederung“ (BWE) ist eine wesentliche Säule des Gesundheitsmanagements im gesamten ÖBB-Konzern. Für Mitarbeiter:innen, die gefährdet sind, ihre Arbeitsfähigkeit zu verlieren oder diese bereits verloren haben, steht das Angebot der BWE zur Verfügung. Die BWE wird auf Grundlage eines strukturierten Prozesses unter Einbeziehung verschiedener Expert:innen durchgeführt. Die Umsetzung beruht auf der freiwilligen Teilnahme und Eigenverantwortlichkeit der Mitarbeiter:innen.

### Arbeit und Alter

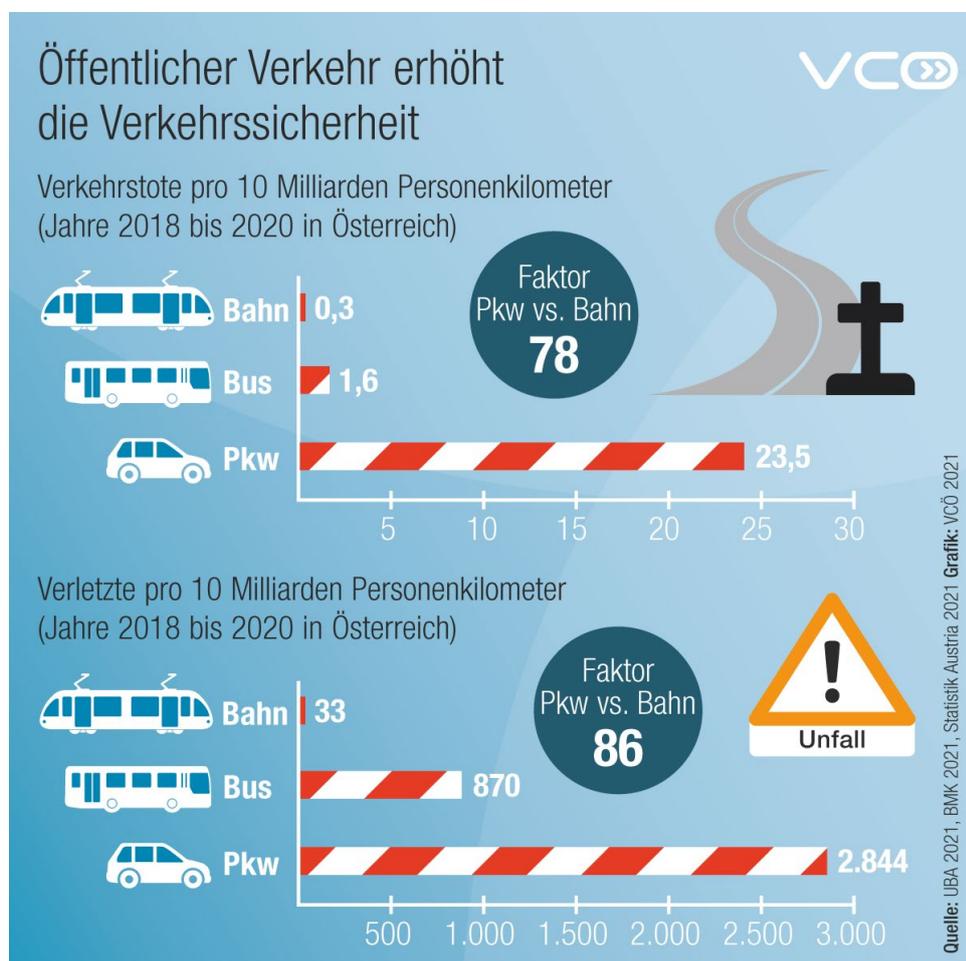
Die gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung geschaffenen Arbeitszeitmodelle, die es älteren Mitarbeiter:innen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben, werden von den Mitarbeiter:innen aller Konzerngesellschaften bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender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

Zum Stichtag 31.12.2023 haben sich 165 Mitarbeiter:innen in gesetzlicher Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG befunden. Darüber hinaus haben 215 definitiv gestellte AVB-Mitarbeiter:innen zu diesem Stichtag bereits vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit das Angebot der altersgerechten Teilzeitarbeit „Arbeit und Alter“ in Anspruch genommen.

### Sicherheit

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

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



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

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

**Zielsetzungen**

Ziel	KPI	Ambition Zieljahr	2023	2022
Verbesserung der Sicherheitsleistung (Betrieblicher Sicherheitsindex) auf 55,7 Punkte bis 2030 <sup>1)</sup>	Betrieblicher Sicherheitsindex ÖBB-Infrastruktur-Konzern (Punktwert) <sup>2)</sup>	55,7	55,6	71,6

<sup>1)</sup> Der betriebliche Sicherheitsindex setzt sich u. a. zusammen aus: Zugzusammenstößen, Zugentgleisungen, Anfahren an Gleisabschluss, Zusammenprallen, Verschubzusammenstößen und -entgleisungen. Die Anzahl dieser Vorfälle wird im Index erfasst, unabhängig davon, ob dabei Mitarbeiter:innen oder Reisende verletzt wurden. Ein Anstieg des Sicherheitsindex zieht daher nicht zwingend eine Verschlechterung der Arbeitsunfälle bzw. der Arbeitsunfallrate nach sich.

<sup>2)</sup> Je höher der Sicherheitsindex ausfällt, umso mehr Vorfälle haben sich ereignet – d. h. desto schlechter ist die Sicherheitsleistung.

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

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

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

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

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

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

- Sicherheit auf Bahnhöfen – Securityprogramme
  - Zehn Notfallübungen sowie zehn Deeskalationsübungen wurden durchgeführt.
  - Vier Kurse „Sicherheitsorientiertes Szenarientraining“ und zehn Kurse „Deeskalation und Eigensicherung“ wurden absolviert.
- Sicherheitskultur

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

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

#### – Reduktion des Kollisionsrisikos

- Einbau von Gleisfreimeldeanlagen: Das Programm zum Einbau von Gleisfreimeldeanlagen wurde weiter vorangetrieben. Damit wird das Kollisionsrisiko von Zugfahrten wesentlich verringert, was zu einer erheblichen Verbesserung des Sicherheitsniveaus beiträgt.
- Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete: Ziel der Maßnahme ist es, die Anzahl von Kollisionen nach unerlaubten Signalüberfahrungen zu senken und damit einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Kollisionsrisikos zu leisten.
- ETCS-Ausbau: ETCS ist das interoperable Zugbeeinflussungssystem, welches die Steuerung des Zuges übernimmt. Es senkt das Kollisionsrisiko um nahezu 100%.

#### – Reduktion des Entgleisungsrisikos

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

#### – Sicherer Verschub

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

- Verschubsignale – Signalwarnung Verschub: Die Signalüberfahrungen im Verschubablauf sind in den letzten Jahren sehr stark gestiegen. Als gegensteuernde Maßnahme wurde mit der Entwicklung einer „Warn-App Verschub“ begonnen. Diese warnt bei einer „Fahrt gegen ein haltzeigendes Signal“ und stellt eine effektive Maßnahme zur Verhinderung von Signalüberfahrungen und in weiterer Folge von Kollisionen dar.
- Hemmschuhe NEU: Hemmschuhe zum Bremsen und Sichern von Fahrzeugen wurden neu konzipiert und sollen vor allem ein verbessertes Abbremsen von Wagen bewirken und damit Verschubkollisionen verhindern.

#### – Eisenbahnkreuzungen

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

#### – Betriebliche Regelwerke

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

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

#### – Safety-Walk

Ziele des Safety-Walks sind:

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

Die Safety-Walks wurden nach der coronabedingten Unterbrechung im Geschäftsjahr 2023 wieder aufgenommen.

### Arbeitnehmer:innenschutz

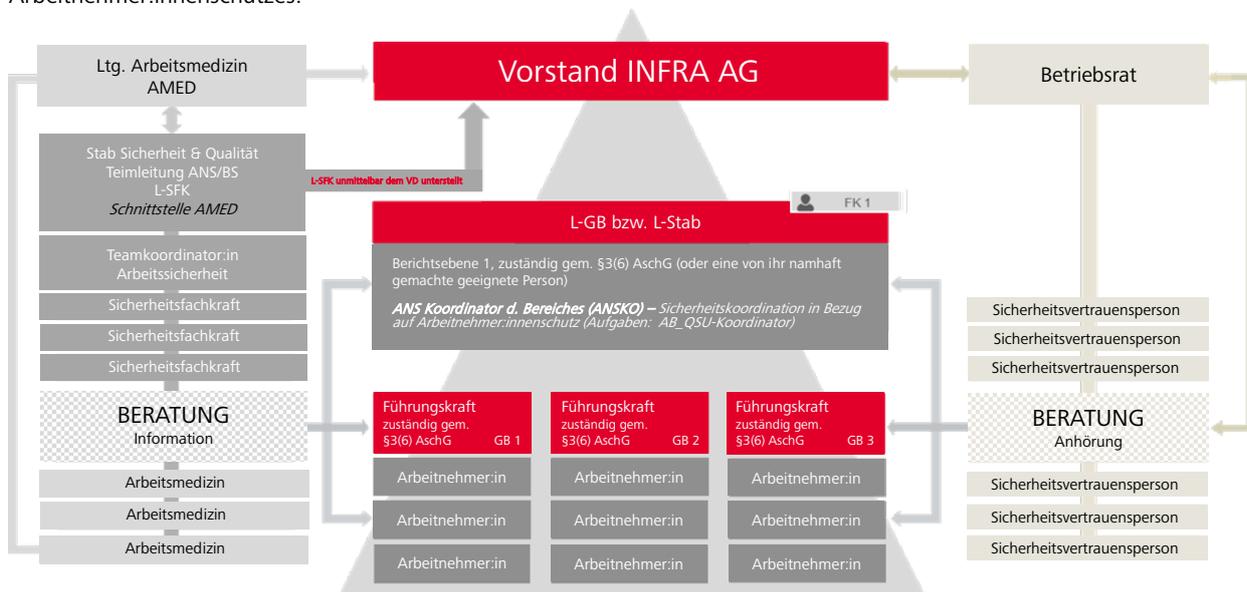
Für den Erfolg der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Mitarbeiter:innen entscheidend. Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten sind daher von besonderer Bedeutung. Zu den bereits hohen Anforderungen an Mitarbeiter:innen kommt für die ÖBB-Infrastruktur AG als Arbeitgeberin die Notwendigkeit hinzu,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

### Managementsystem

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

### Themenverankerung

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



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

Des Weiteren ist in jedem Geschäftsbereich der ÖBB-Infrastruktur AG die Funktion eines / einer Arbeitnehmer:innenschutzkoordinators / Arbeitnehmer:innenschutzkoordinatorin etabliert, der / die die Belange des Arbeitnehmer:innenschutzes fördert, auf die Umsetzung von Arbeitnehmer:innenschutzvorgaben und die Dokumentation der Inhalte des Arbeitnehmer:innenschutzsystems achtet. Ebenso erfolgt die Mitwirkung bei Audits und der Managementbewertungen sowie die Vertretung des Geschäftsbereiches in Arbeitnehmer:innenschutzangelegenheiten.

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

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

### **Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen**

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

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

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

### **Schwerpunkt: Maßnahmen zur Unfallvermeidung**

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

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

Folgende Werkzeuge / Methoden wurden zur Weiterentwicklung der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2022 / 2023 neu eingeführt bzw. ausgeweitet:

#### *– Werkzeuge / Methoden*

- Proaktiver Dialog über Sicherheit über Leistungsboards
- Durchführung von Safety-Walks
- Fehlerklassifizierungssystem
- Ursachenidentifikationssystem
- Methodik zum Abstellen von Hausbräuchen
- Sicherheit-Interaktionskarten
- Short-Card-Arbeitsunfälle, -Beinaheunfälle
- Tabelle PSA (Persönliche Schutzausrüstung) – Mindestanforderungen im Gefährdungsbereich (Policy PSA)
- Implementierung elektronischer Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
- Einführung eines elektronischen Maßnahmencontrolling- und Maßnahmenreporting-Systems (2023)

– Einbindung des Gesundheitsmanagements in die Arbeitnehmer:innenschutzplattform (2023)

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

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

Um eine Reduktion der Unfälle zu erreichen und die Sicherheitskultur noch weiter zu stärken, hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG beginnend mit 2019 ein ambitioniertes Ziel gesetzt und mit dem Jahr 2023 weiter ausgebaut: die Senkung der „ASVG-Arbeitsunfallrate“. Diese soll bis 2030 jährlich um 2% verringert werden. Die ASVG-Arbeitsunfallrate errechnet sich aus der Anzahl aller gemeldeten Arbeitsunfälle, die mindestens vier Ausfalltage nach sich ziehen, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen. Wegunfälle sind nicht berücksichtigt. Die Verletzungsarten „Stürzen / Fallen“ und „Umknicken / Umknöcheln“ waren im Jahr 2022 im ÖBB-Infrastruktur-Konzern am häufigsten vertreten, gefolgt von „Einklemmen / Quetschen“. Daraus folgend wurde zu den Verletzungsarten „Stürzen / Fallen“ und „Umknicken / Umknöcheln“ 2023 ein konzernweiter Maßnahmen-Schwerpunkt gesetzt.

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

### **Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Betreten von nicht öffentlichen Eisenbahnanlagen ist grundsätzlich untersagt. Beschäftigte von Fremdfirmen und deren Subunternehmern, die zur Durchführung von nichtbetrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, müssen vorab eine erfolgreiche Schulung gem. SIG 1 und SIG 2 absolvieren und über eine entsprechende Erlaubniskarte verfügen. Ebenso muss die gesundheitliche Eignung gemäß ÖBB 32 – Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von Mitarbeiter:innen im Eisenbahnbetrieb und dessen Umfeld vorhanden sein. Die Richtlinie ÖBB 32 regelt Ablauf und Inhalt der sicherheitsrelevanten Eignungsuntersuchungen im Eisenbahnbetrieb und gewährleistet Handlungs- und Rechtssicherheit.

### Wichtige Kennzahlen zur Arbeitssicherheit auf einen Blick

ÖBB-Infrastruktur AG Mitarbeiter:innen und Leasing-Mitarbeiter:innen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG		Einheit	2023	2022
Anzahl gearbeiteter Stunden			27.207	26.913
Mitarbeiter:innen	1.000 Mitarbeiter:innen		26.484	26.177
Leasing-Mitarbeiter:innen			723	736
Tödliche Arbeitsunfälle			4	1
Mitarbeiter:innen	Anzahl		1	1
Leasing-Mitarbeiter:innen			3	0
Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen			0,15	0,04
Mitarbeiter:innen	pro 1 Mio. Arbeitsstunden		0,04	0,04
Leasing-Mitarbeiter:innen			4,15	0
Schwere arbeitsbedingte Verletzungen <sup>1)</sup>			8	3
Mitarbeiter:innen	Anzahl		8	3
Leasing-Mitarbeiter:innen			0	0
Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen <sup>1)</sup>			0,29	0,11
Mitarbeiter:innen	pro 1 Mio. Arbeitsstunden		0,30	0,11
Leasing-Mitarbeiter:innen			0,00	0,00
Dokumentierbare arbeitsbedingte Verletzungen			493	461
Mitarbeiter:innen	Anzahl		454	435
Leasing-Mitarbeiter:innen			39	26
Rate dokumentierbarer arbeitsbedingter Verletzungen			18,12	17,13
Mitarbeiter:innen	pro 1 Mio. Arbeitsstunden		17,14	16,62
Leasing-Mitarbeiter:innen			53,94	35,30

<sup>1)</sup> Entspricht GRI Universal Standard 403-9, schwere Arbeitsunfälle >180 Ausfalltage.

## Innovation und Technologie

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

### Zielsetzungen

- Erhöhung von Kapazität, Qualität und Produktivität mithilfe innovativer und digitaler Technologien
- Entwicklung und Angebot innovativer Produkte und Services
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn
- ETCS Ausbau: 2.210 km ETCS L2 Strecken bis 2030

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

### Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern orientiert sich an den Bedürfnissen der Kund:innen, Mobilitätsangebote werden daher laufend weiterentwickelt und ausgebaut. Im Mittelpunkt stehen der konsequente Ausbau und die Weiterentwicklung des barrierefreien Mobilitätsangebotes im ÖBB-Netz. Dreh- und Angelpunkt sind daher Bahnhöfe und Haltestellen sowie das dazugehörige Serviceangebot. Neben einem einfachen, bequemen und barrierefreien Zugang zum Eisenbahnsystem sind Pünktlichkeit sowie Verknüpfungen zu anderen öffentlichen Mobilitätsangeboten (wie Bus, Tram, U-Bahn usw.) und des Individualverkehrs (wie Park & Ride, Bike & Ride) wichtig, um weiterhin einen Wettbewerbsvorteil am Markt innezuhaben.

### Barrierefreiheit

Ein barrierefreier, einfacher und bequemer Zugang zu Bahn und Bus für Menschen mit oder ohne Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern ist ein wichtiges Ziel. Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefrei zugängliche Information und Kommunikation. Mit der Berücksichtigung der barrierefreien Planungsgrundsätze wird ein ganzheitliches und nachhaltiges Mobilitätsangebot im gesamten Netz des ÖBB-Konzerns geschaffen. Dabei ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips, das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) angesprochen werden müssen, bei der baulichen Gestaltung wesentlich. Ziel ist es, allen Menschen eine selbstständige und selbstbestimmte Nutzung des Systems Eisenbahn zu ermöglichen. Für diese Verantwortung steht der ÖBB-Konzern ein und investiert daher laufend in moderne und barrierefreie Bahnstationen, die als Mobilitätsdrehscheiben zwischen den einzelnen Systemen (wie Umsteigerelation innerhalb des Öffentlichen Verkehrs z.B. Schiene – Bus oder auch mit Individualverkehr, wie Schiene – Pkw) und innerhalb des Systems Bahn fungieren.

### Zielsetzungen

Ziel / Ist-Werte	KPI	Ambition Zieljahr	2023	2022
Erhöhung der Barrierefreiheit: bis 2027 können 90% der Reisenden barrierefrei unterwegs sein	% der Reisenden, die barrierefrei unterwegs sein können <sup>1)</sup>	90%	86,5%	86%

<sup>1)</sup> Fahrgastfrequenz pro Werktag der barrierefreien Verkehrsstationen dividiert durch die Fahrgastfrequenz pro Werktag aller Verkehrsstationen im ÖBB Netz in Österreich.

Die obige Tabelle zeigt den Erfüllungsgrad (KPI) der Umsetzung der Barrierefreiheitsstrategie in den Jahren 2023 und 2022 als Prozentwert von Reisenden, die eine barrierefreie Verkehrsstation bei ihrer Reise nutzen können, zur Gesamtfrequenz. Im Jahr 2023 wurde wie auch im Jahr davor der Jahreszielwert von 86% übertroffen und weist aktuell 86,5% auf. Der Fokus im Jahr 2023 lag, wie in den Jahren zuvor, bei größeren Stationen (Frequenz von über 1.000 Reisenden / Tag) und Stationen mit weiteren Funktionen (wie Knotenpunkte mit Umsteigerelationen und Bahnstationen im Umfeld von Bildungseinrichtungen, Kur- / Krankenhäusern, sozialen Einrichtungen oder Senior:inneneinrichtungen).

Klares Ziel ist es, das Netz an barrierefreien Bahnstationen immer engmaschiger zu machen und auch regionale Schwerpunkte zu setzen. Die Umsetzungsstrategie kommt mittelfristig in die Phase, vermehrt bestehende Bahnstationen mit einer Tagesfrequenz von 500 bis 1.000 Reisenden pro Tag barrierefrei zu gestalten bzw. nachzurüsten. Im Jahr 2027 wird der Ist-Wert KPI gemäß der Maßnahmenplanung folglich nur leicht über dem Zielwert von 90% liegen, da sich in den kommenden Jahren vermehrt Stationen mit einem relativ geringen Betrag zur Gesamt-KPI-Barrierefreiheit in der Umsetzungsplanung befinden.

### Entwicklung von Etappen- und Umsetzungsplänen

2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und Expert:innen den Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) für den ÖBB-Konzern gesamthaft entwickelt. Die im Etappenplan (2006 bis 2015) enthaltenen Maßnahmen wurden mit den Behindertenorganisationen abgestimmt.

Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMK für Österreich gemäß TSI-PRM<sup>59</sup> herausgegeben und veröffentlicht hat. 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis 2027 mit den Stakeholder:innen von Verbänden und Vertreter:innen des Parlaments diskutiert.

Ende 2023 profitierten bereits 86,5%<sup>60</sup> aller ÖBB-Reisenden von 452 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen.

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen (Anzahl)	452	430

Als Beispiele für moderne, zukunftsfähige Bahnhofsprojekte im Berichtsjahr 2023 seien Hard-Fußach (Vbg.), Telfs-Pfaffenhofen (T.), Summerau, Freistadt und Traun (alle OÖ), Ebreichsdorf und Leobendorf-Burg Kreuzenstein (beide NÖ) sowie St. Paul im Lavanttal, Wiederndorf-Aich und Kühnsdorf-Klopeinersee (alle Ktn.) angeführt.

Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird 2024 konsequent fortgesetzt. Dabei ist dem ÖBB-Konzern die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen mit ausreichender Anzahl an Pkw-Parkplätzen für Menschen mit Behinderung und barrierefreien E-Ladestellen wie auch die Anbindung an die weiterführenden Verkehrsträger (insbesondere Busanbindung) ein besonderes Anliegen.

Der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen, Interessensvertretungen und Expert:innen wird in Abhängigkeit der Themenstellung direkt vor Ort mit den Stakeholdern:innen und Experten:innen an Bahnhöfen und / oder über Videokonferenzen im digitalen Raum geführt. Diskutiert und mit gestaltet werden dabei unter anderem Produkte und Neuerungen bei der Information- und der Wegeleitung sowie Bahnhofsausstattungen mit regionalem Bezug. An der Diskussion beteiligten sich 2023 Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur AG sowie Reisende, Kolleg:innen und Expert:innen (u. a. Hilfsgemeinschaft, Österreichischer Behindertenrat, Bundesministerium für Inneres, Bundesministerium für Klimaschutz, Österreichischer Gehörlosenbund, Bizeps, Vida, TU Wien, myAbility, Verein Blickkontakt).

Diese Reflexion und Praxiserfahrung sind für den ÖBB-Konzern wertvoll, um zukünftig noch bessere Lösungen für die Reisenden und Bahnkund:innen zu finden. Dafür ist jedes Detail wichtig. Oft sind es kleine, zusätzliche Hilfestellungen, die zu einer Erleichterung und Entlastung für Menschen mit und ohne Behinderungen bei der Benützung der Bahn führen. Zudem findet ein enger Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum statt. Eine Herausforderung stellt dabei das Datenmanagement im Zusammenhang mit der Bereitstellung multimodaler und barrierefreier Reiseinformationen dar.

Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB-Infrastruktur AG an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, insbesondere an der TSI-PRM (VO [EU] Nr. 1300 / 2014) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, wie zum Beispiel ÖVE / ÖNORM EN 17210 (Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt – Funktionale Anforderungen) sowie ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen).

<sup>59</sup> Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

<sup>60</sup> Berechnet auf Basis der durchschnittlichen täglichen Frequenz an Reisenden 2018 für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

### Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätskriterium sowohl für die Kund:innenzufriedenheit als auch für die Nachhaltigkeit. Je pünktlicher Züge unterwegs sind, desto weniger Energie wird letztlich verbraucht, da Zeitreserven im Fahrplan für eine energieeffiziente Fahrweise genutzt werden können. Die Pünktlichkeit ist das Verhältnis von pünktlich erreichten Halten zu allen Halten, der Schwellenwert für die Pünktlichkeit liegt bei mathematisch gerundeten fünf Minuten.

In der Realität wird die Pünktlichkeit von vielen Faktoren negativ beeinflusst. Zur Qualitätssicherung werden bei der ÖBB-Infrastruktur AG alle aufgetretenen Verspätungsminuten erfasst und mittels einem Kodierungssystem definierten Ursachen zugeordnet. Auf diese Weise können systematische Ursachen erkannt und gezielte Maßnahmen abgeleitet werden. Dabei sind die einzelnen Ursachen auch mit zuständigen Bereichen hinterlegt, die für die Maßnahmensetzung verantwortlich sind. Im Wesentlichen werden folgende übergeordnete Ursachencluster unterschieden:

- Infrastruktur: Anlagenstörungen, Langsamfahrstellen und Bauarbeiten, Betriebsführung
- Eisenbahnverkehrsunternehmen: Fahrzeugstörungen, kommerzielle Gründe, Personal- / Fahrzeugumlauf
- Neutral: Nachbarbahnen, externe Einflüsse (u. a. Witterung)

Der größte Anteil an Störeinflüssen liegt bei den Nachbarbahnen mit gut einem Drittel, danach folgen in etwa gleichauf alle anderen Cluster mit einem Anteil zwischen 7% und 12%, nur die Betriebsführung ist mit 1% vernachlässigbar.

Die Schwerpunktsetzung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns liegt bei der laufenden Optimierung der Verfügbarkeit der Anlagen, der zeitgerechten Reinvestition in Anlagen zur Vermeidung von Langsamfahrstellen, der Forcierung von Abweichungsfahrplänen während Bauarbeiten und der operativen Exzellenz in der Disposition.

Die Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und im ÖBB-Konzern im Rahmen des regelmäßigen Steuerkreises Pünktlichkeit und auf Konzernebene im Rahmen des Pünktlichkeitszirkels auf Expert:innenebene bzw. im Lenkungsgremium Pünktlichkeit auf Ebene der Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen.

<b>Die wichtigsten nichtfinanziellen Kennzahlen im Überblick</b>	2023	2022
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVUs in %	94,9	95,4
Pünktlichkeit Güterverkehr gesamt, alle EVUs in %	72,2	75,2

### Park & Ride-Ausbau

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich rd. 1.000 Pkw-Stellplätze neu in Betrieb zu nehmen bzw. instandzusetzen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Zudem werden vermehrt Zufahrtssysteme installiert, welche sicherstellen, dass die Park & Ride-Anlagen tatsächlich Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt auf den Zubringerstrecken in die Ballungsräume. Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle“ strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den ÖV).

Darüber hinaus bietet das Carsharing-Angebot Rail&Drive eine flexible Kombination aus Reisen mit Bahn und Auto (siehe Kapitel G.3).

### Bike & Ride

Der Neu- / Ausbau von Bike & Ride-Anlagen soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Das Fahrrad ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von Bike & Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Bei der Errichtung von neuen bzw. zusätzlichen Bike & Ride-Stellplätzen sind Kooperationen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG mit den involvierten Gemeinden und Ländern (siehe Richtlinie Park & Ride-Anlagen des BMK) zwingend nötig. Pro Jahr sollen laut aktuellem Rahmenplan 2024 bis 2029 im Schnitt etwa 2.000 Stellplätze hinzukommen bzw. bestehende Anlagen erneuert werden.

Aktuell setzt die ÖBB-Infrastruktur AG sehr stark auf die Erhöhung der Qualität der Fahrradabstellplätze wie der Überdachung und Doppelstockparkanlagen. Mit Ende 2023 gab es auf den Anlagen der ÖBB 51.549 Abstellplätze für Zweiräder (davon 3.592 Motorradparkplätze und 46.597 Fahrradparkplätze).

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	2023	2022
Anzahl Bike & Ride-Stellplätze in Stück	51.549	50.791
Neuerrichtung / Instandhaltung von Bike & Ride-Stellplätzen pro Jahr in Stück (gem. Verträgen)	2.356	1.775

## Soziale Verantwortung und Kooperationen

Der ÖBB-Konzern ist überzeugt, dass Unternehmen als Teil einer Gesellschaft auch eine soziale Verantwortung tragen. Mit seinem Engagement will der ÖBB-Konzern Menschen, Umwelt und Wirtschaft regional stärken, um zusammen mit vertrauensvollen Partner:innen einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nimmt diese Verantwortung mit unterschiedlichen internen und externen Projekten sowie in der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen wahr.

### Mitgliedschaften und gesellschaftlicher Beitrag

Aktuell sind die Organisationseinheiten bzw. die Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei 97 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Der Wert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Institutes in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und konnte 2023 weiter gesteigert werden: Mit einem Markenwert von rd. 2,2 Mrd. EUR liegen die ÖBB auf Platz 5 der österreichischen Topmarken.

Darüber hinaus hat das European Brand Institute im Rahmen des „Sustainable Brand Rating Austria 2023“ auch 2023 wieder den Beitrag der Marken gemeinwirtschaftlicher Unternehmen und Organisationen zur nachhaltigen Entwicklung in Österreich in den Sektoren Verkehr, Versorgungsinfrastruktur, Energie, Gesundheits- und Sozialinfrastruktur, Finanzen und Medien in den vier Kategorien Brand Leadership, Product / Services, Social Responsibility and Investment in Österreich untersucht. Der Kriterienkatalog mit 52 Indikatoren, abgeleitet aus den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Agenda 2030 sowie ISO 20671, wurde mit dem „EBI Scoring Model“ bewertet und in ein „Sustainable Brand Rating“ übergeführt. Der ÖBB-Konzern ist laut diesen Erhebungen erneut Österreichs führende Sustainable Brand (Above Average Score AAA).

Die Bewertungen des European Brand Institutes beziehen sich zwar auf den ÖBB-Konzern. Da die Öffentlichkeit die Teilkonzerne der ÖBB aber kaum als eigenständige Unternehmen wahrnimmt und der ÖBB-Infrastruktur-Konzern der größte Teilkonzern des ÖBB-Konzerns ist, sind die Ergebnisse der genannten Studien auch für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern repräsentativ.

### Licht ins Dunkel

Der ÖBB-Konzern verbindet täglich eine Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Schicksalen. Einige dieser Schicksale erzählen besondere Geschichten und zeigen, dass oftmals dringend Hilfe benötigt wird. Daher ist der ÖBB-Konzern seit über vierzehn Jahren auch im Jahr 2023 wieder Partner von „Licht ins Dunkel“. In den vergangenen Jahren konnte der ÖBB-Konzern gemeinsam mit Kund:innen, Bahnhofbesucher:innen, ÖBB Mitarbeiter:innen und einer Vielzahl an weiteren Unterstützer:innen mittlerweile rd. 1,4 Mio. EUR an Spendengeldern für Kinder und Familien in Not sammeln. Die Partnerschaft mit „Licht ins Dunkel“ ist die größte CSR-Kampagne des ÖBB-Konzerns und zahlt auf allen Ebenen in die Unternehmensphilosophie ein. Im Jahr 2023 konnte durch verschiedene interne und externe Spendenmaßnahmen ein Gesamtbetrag von rd. 71 TEUR an Spenden gesammelt werden. Die Spenden fließen in unterschiedliche „Licht ins Dunkel“-Projekte mit einem Fokus auf Mobilität und Kinder.

Weitere Projekte und Kooperationen, beispielsweise zu den Themen „Sicherheit“ und „Barrierefreiheit“, sind unter anderem in Kapitel G.4. Stakeholder:innenmanagement sowie Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot zu finden.

## G.5. Achtung der Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Baustellen befinden sich ebenso auf österreichischem Hoheitsgebiet bzw. in besonderen Anlässfällen in den angrenzenden EU-Mitgliedsstaaten. Es gelten die verfassungsrechtlich gewährten Grundrechte, insbesondere der Gleichheitsgrundsatz nach dem Bundes-Verfassungsgesetz, sowie die europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK). Über die Einhaltung dieser Rechte wachen unabhängige Gerichte. Als Mitglied der Wirtschaftskammer bekennt sich der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu deren Grundsätzen „Menschenrechte, Umweltstandards, Sozialstandards“ und ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Darüber hinaus gibt es im Personalbereich weitere konkrete Vorgaben und Maßnahmen hinsichtlich Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion (siehe Kapitel Vielfalt und Chancengleichheit).

Die Wahrung der Menschenrechte und Menschenwürde hat für die ÖBB-Infrastruktur AG höchste Priorität. Als nachhaltiges Unternehmen, das aus dem österreichischen Rahmenplan finanziert wird, untersteht die ÖBB internationalen Richtlinien. Um eine Verbesserung der Transparenz zu erreichen und die Wahrung dieser Rechte weiterhin zu gewährleisten, wurde im Sommer 2023 eine umfassende Marktumfeldanalyse durchgeführt. Auf Basis von Best-Practice-Beispielen wurden mögliche Stellhebel für Verbesserungspotenzial identifiziert, welche in weiterer Folge mit den Fachexpert:innen besprochen und anschließend Schritt für Schritt in bestehende Policies implementiert werden.

Die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG ist als interner Dienstleister vor allem für die Sauberkeit und Sicherheit an den Bahnhöfen verantwortlich. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, alle Menschen, mit denen als Unternehmen interagiert wird – also sowohl Mitarbeiter:innen als auch Kund:innen – mit Würde und Respekt zu behandeln. Die Wahrung der Menschenrechte ist die Basis dafür. Alle Mitarbeiter:innen bei der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG werden grundsätzlich darauf geschult, sich aus gefährlichen Situationen zurückzuziehen und Deeskalation als wichtigste Handlungsprämisse anzusehen. Auch die internen Arbeitsanweisungen und die intern entwickelten Verhaltensstandards bilden diese Vorgangsweise ab.

In der Ausbildung „Mitarbeiter:innen der Sicherheits- und Kund:inneninformation“ der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG wird besonderer Wert auf die Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“, „rechtliche Grundlagen“ – darunter auch „Menschenrechte“ – gelegt. Hierfür wurde ein umfangreiches Ausbildungsprogramm entwickelt, das deutlich über dem Branchenschnitt liegt: Die Mitarbeiter:innen bekommen bereits in der „Basisschulung Sicherheit“ einerseits rechtliche Grundlagen, andererseits ebenso das Thema „Kund:innenorientierung“ während einer Grundausbildung vermittelt. Im „sicherheitsorientierten Szenarietraining“ erfolgt eine Vertiefung dieser Kompetenzen, auch das Thema „Prävention (Risikoeinschätzung, Eigen- und Fremdsicherung)“ wird in den Fokus genommen.

Im Modul „Deeskalation und Eigensicherung“, das durch die Sicherheitsakademie im Zuge einer engen Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres durchgeführt wird, nimmt das Thema „Menschenwürde“ einen besonderen Stellenwert ein – so werden ebenso Negativbeispiele behandelt und Wahrnehmungsmuster durchbrochen. Diese Schulungen sind für alle Mitarbeiter:innen der Sicherheits- und Kund:inneninformation im Zuge des Ausbildungsprogrammes vorgesehen.

Darüber hinaus legt die ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG einen besonderen Stellenwert auf die Zufriedenheit der Kund:innen, zu denen alle Menschen gezählt werden, die sich an den Bahnhöfen aufhalten. Diskriminierendes Verhalten würde diesem Ziel augenscheinlich entgegenlaufen und wird daher weder gefördert noch toleriert. Die Kund:innenbewertungen zeugen vom Erfolg der Maßnahmen.

Ziel ist es, hervorragende Kund:innenzufriedenheit zu generieren. Da die Kund:innen an den Bahnhöfen sehr unterschiedlich sind, ist eine besondere Sensibilität auf das Thema „Menschenwürde“ geboten. Aus diesem Grund werden regelmäßig alle Mitarbeiter:innen im Sicherheitsbereich in den Themen „Kund:innenorientierung“, „Deeskalation“ und „rechtliche Grundlagen“ – wo möglich sogar unter Einbindung des Innenministeriums – geschult.

<b>Wichtige Kennzahlen auf einen Blick</b>	KPI <sup>1)</sup>	Ambition Zieljahr	2023
Jährliche Abschlussquote des Deeskalations- und Eigensicherungstrainings, welches für Sicherheitsmitarbeiter:innen der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG im Ausbildungshandbuch definiert ist	Anteil an abgeschlossenen Deeskalations- und Eigensicherungstrainings der Sicherheitsmitarbeiter:innen in %	75,0	78,3

<sup>1)</sup> Diese Kennzahl wurde 2023 das erste Mal erhoben.

Im Zusammenhang mit menschenwürdigen Arbeitsbedingungen sind im Geschäftsjahr 2023 konzernweit keine Vorfälle bekannt, welche zu einem Verfahren geführt hätten. Die Anzahl der Verstöße gegen die Menschenrechte im Geschäftsjahr 2023 ist null.

## G.6. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

### Compliance-Organisation im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Ethisches Handeln des Unternehmens wie auch seiner Mitarbeiter:innen ist die Basis für Vertrauen und nachhaltigen Erfolg. Als eines der größten Unternehmen Österreichs, dessen Alleinaktionärin die Republik Österreich ist, trifft den ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine besondere Verantwortung zur effektiven, effizienten und transparenten Gestaltung seiner Geschäftsprozesse. Eine Null-Toleranz-Politik hinsichtlich Gesetzesverstöße und Korruption bestimmt die strategische Unternehmensausrichtung maßgeblich mit.

Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns („Code of Conduct“) beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und die wesentlichen Elemente seiner Unternehmenskultur darstellt. Die ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften haben sich freiwillig durch entsprechenden Organbeschluss zur Einhaltung des Code of Conduct verpflichtet. Der Code of Conduct ist von allen ÖBB Mitarbeiter:innen wie auch den Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführer:innen und Führungskräften streng einzuhalten. Ergänzend zum Code of Conduct bilden diverse Leitfäden wichtige Orientierungshilfen.

In Erfüllung der Organisationsverantwortung der Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen wurde im ÖBB-Konzern eine Compliance-Organisation etabliert, welche auf die Einhaltung interner und externer Regelwerke hinwirkt. Der Chief-Compliance-Officer in der ÖBB-Holding AG und die Compliance-Officers in den Tochtergesellschaften unterliegen im Rahmen der Ausübung ihrer Tätigkeit keinerlei Weisungen des Managements. Den Chief-Compliance-Officer und die Compliance-Officers treffen umfassende Berichterstattungspflichten an den Aufsichtsrat und den Vorstand.

Kernkompetenz der Compliance-Organisation ist die Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität und Korruption sowie die Minimierung von Wirtschaftskriminalitäts- und Korruptionsrisiken im ÖBB-Konzern. So ist die Antikorruptionsstelle unter der Leitung des Chief-Compliance-Officers zentrale Ansprechpartnerin für Fragen, Informationen und Hinweise in Zusammenhang mit Korruption im ÖBB-Konzern. Alle Informationen, welche die Antikorruptionsstelle des ÖBB-Konzerns erreichen, werden streng vertraulich und mit der notwendigen Sorgfalt behandelt.

Das Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern orientiert sich an den internationalen Standards und stellt sich wie folgt dar:

Compliance Ziele / Compliance Kultur / Compliance Organisation		
Prävention	Früherkennung	Reaktion
Vorschriften und Verfahren	Sanktionen und Fraud Management	Hinweisgeber:innen
Schulungen	Anlassunabhängige Audits	Fallverfolgung
Beratung	Gefährdungsanalyse	Remediation
Kommunikation		
Compliance System Audits		

**Prävention**

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation des ÖBB-Konzerns ist es, die Mitarbeiter:innen des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen und Richtlinien zu sensibilisieren und dazu zu beraten. Dabei ist es besonders wichtig, allen Mitarbeiter:innen (einschließlich Lehrlingen) bewusst zu machen, in welchen konkreten Situationen im Arbeitsalltag ein Compliance-Risiko vorliegen kann. Die Compliance-Organisation ist niederschwellig für jede:n Mitarbeiter:in erreichbar und berät proaktiv zu den wichtigsten Compliance-Themen und Inhalten des Code of Conduct. Durch regelmäßige Präsenz- und Videokonferenzschulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen, die auf die jeweiligen Zielgruppen und entsprechenden Risiken zugeschnitten sind, wird die Sensibilisierung zu Compliance-bezogenen Themenbereichen weiter erhöht. Ergänzend werden ein Compliance-E-Learning-Programm und im ÖBB-Intranet veröffentlichte Compliance-Kurzvideos eingesetzt. Ein weiterer wesentlicher Baustein der Präventionsarbeit ist das Angebot der individuellen Beratung des Managements und aller Mitarbeiter:innen.

**Früherkennung**

Mögliche Compliance-Gefahren frühzeitig zu erkennen, ist entscheidend, um diesen adäquat entgegenwirken zu können. Die Compliance-Organisation lokalisiert sensible Unternehmensbereiche, die im Hinblick auf die Kernkompetenz besonders risikofähig sind, evaluiert die in diesen Bereichen vorhandenen Strukturen und Prozesse und entwirft Maßnahmen, um die Compliance-Risiken zu minimieren. Dies geschieht unter anderem im Rahmen des konzernweiten Projekts „Fraud Management“, der Durchführung von Gefährdungsanalysen und Compliance-Audits. Diese Maßnahmen dienen den primären Zielen der Schadensprävention und Gefährdungskontrolle.

**Reaktion**

Die Compliance-Organisation als zentrale Anlaufstelle für die Behandlung von Hinweisen ist verpflichtet, jedem Compliance-relevanten Hinweis nachzugehen. Die Ergebnisse solcher Untersuchungen führen zu entsprechenden Maßnahmen und Empfehlungen. Die Umsetzung möglicher Sanktionen nach festgestellten Compliance-Verstößen liegt ausschließlich im Kompetenzbereich des jeweiligen Geschäftsleitungsorgans.

Hinweise zu Verstößen gegen den Code of Conduct und zu Sachverhalten mit einem Verdacht auf Wirtschaftskriminalität oder Korruption können jederzeit telefonisch, per Post, per Mail und auch persönlich – jedenfalls vertraulich – an die Compliance-Organisation gemeldet werden. Anonyme Meldungen sind ebenfalls möglich. Weiters wurde ein elektronisches Hinweisgeber:innen-System implementiert. Hinweisgeber:innen genießen besonderen Schutz bezüglich ihrer vertraulichen und persönlichen Daten.

**Wichtige Kennzahlen auf einen Blick**

2023

Abschlussquote des E-Learnings zu Compliance, welches Mitarbeiter:innen mit IT-Zugang zur Verfügung gestellt wird und unter anderem auch im Onboarding-Prozess etabliert ist<sup>1)</sup>

>90%

<sup>1)</sup> Diese Kennzahl wurde 2023 das erste Mal erhoben.

G.7. GRI-Inhaltsindex

Im folgenden GRI-Inhaltsindex sind die von der ÖBB-Infrastruktur AG berichteten Standardangaben, wesentlichen Themen und Indikatoren aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den Leser:innen das Auffinden der Information.

<b>Anwendungserklärung</b>	Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2023 berichtet.
<b>Verwendeter GRI 1</b>	GRI 1: Grundlagen 2021
<b>Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)</b>	Derzeit nicht anwendbar.

GRI-Standard	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG	
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>ALLGEMEINE ANGABEN</b>				
<b>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021</b>	2-1 Organisationsprofil	Kapitel A S. 2-6		
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Konzernabschluss Erläuterung 80	Der Konsolidierungskreis der nichtfinanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG.	
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Kapitel G.2. S. 47	infra.kundenservice@oebb.at	
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen		Im aktuellen Bericht kam es zu folgender Änderung bei der Berichterstattung im Vergleich zum Vorjahr: Offenlegung Kennzahl zu Menschenrechts- und zu Compianceschulungen sowie die Scope 3 Emissionen	
	2-5 Externe Prüfung	Der unabhängige Bestätigungsvermerk ist im Anhang des Konzernabschlusses zu finden.	Die nichtfinanzielle Erklärung wurde einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.	
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Kapitel A. S. 2-6, C.1. S. 15 ff., C.2. S. 17 ff., C.4. S. 20 ff., G.3. S. 86 ff. und G.4. S. 100 ff.	Keine signifikanten Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette.	12
	2-7 Angestellte	Kapitel A. S. 3, C.2. S. 18. und G.4. S. 101 ff.		5, 8, 10

GRI-Standard	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG	
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>ALLGEMEINE ANGABEN</b>				
<b>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021</b>	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Kapitel G.4. S. 101 ff., S. 112 ff.		5, 8, 10
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	Kapitel G.2. S. 47f.		
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47f.		
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47		
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	Kapitel G.2. S. 47f. und G.6. S. 127 ff.		
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Kapitel G.2. S. 47 f.		
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Kapitel G.2. S. 47 f.		
	2-15 Interessenkonflikte	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 126 ff.		
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 127 ff.	Eine genaue Anzahl an kritischen Anliegen wird konzernweit nicht berichtet.	
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47 und G.6. S. 127 ff.		
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Kapitel G.2. S. 47, G.6. S. 127 ff. und Konzernabschluss S. 74 ff.		
	2-19 Vergütungspolitik	Konzernabschluss S. 74 ff., Corporate Governance Bericht		
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Konzernabschluss S. 74 ff., Corporate Governance Bericht		

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>ALLGEMEINE ANGABEN</b>				
<b>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021</b>	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	
	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Kapitel C.5. S. 28 f., G.1. S. 45 ff.		8
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Kapitel A. S. 2 f., C.5. S. 28 ff., G.3. S. 63 f. und G.6. S. 127 f.		3, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	Kapitel B.2. S. 11		
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Kapitel B.2. S. 11 ff., G.2. S. 47 ff., G.4. S. 99 und G.6. S. 127 f.		
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Kapitel G.4. S.100 f. und G.6. S. 127 f.		

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>ALLGEMEINE ANGABEN</b>				
<b>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021</b>	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2023 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen, wirtschaftlichen oder Umweltbereich verursacht wurden.	
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Kapitel G.4. S. 125		17
	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Kapitel G.2. S. 48 f. und G.4. S. 100 f.		17
	2-30 Tarifverträge	Kapitel G.4. S. 103		8
<b>GRI 3: Allgemeine Angaben 2021</b>	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Kapitel G.2. S. 49 ff.		
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	Kapitel G.2. S. 50 f.	<p>Wesentliche Themen mit hoher Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klimaschutz</li> <li>– Innovation und Technologie</li> <li>– Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung</li> <li>– Aus- und Weiterbildung</li> <li>– Generationen-wandel</li> <li>– Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</li> <li>– Anpassung an den Klimawandel</li> <li>– Gesundheit / Safety / Security</li> <li>– Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber</li> <li>– Compliance / transparente Berichte und Datenschutz</li> </ul> <p>Im Vergleich zum Vorjahr kam es zu keiner Änderung der wesentlichen Themen.</p>	

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
<b>GRI 200: Ökonomische Themen</b>				
Wesentliches Thema: <b>Innovation und Technologie</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management of Material Topics	Kapitel C.4. S. 20 ff., C.5. S. 28 f., C.6. S. 31 f. und D. S. 35 ff., G.2. S. 51-61 und G.4. S. 122	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	9, 11
	F&E-Projekte in Bearbeitung	Kapitel C.5. S. 30, D. S. 35, G.2. S. 62 und G.4. S. 122		9, 11
Wesentliches Thema: Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen und zukunftsfähige Finanzierung				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 20 – 28, C.5. S. 30, C.6. S. 31 ff. und G.1. S. 45 ff. und G.2. S. 51-61	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 9, 11
<b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>	<b>201-1:</b> Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Kapitel C.1. S. 15 f. und C.2. S. 17-20 und G.1. S. 45 ff.		8, 9
	<b>201-4:</b> Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	Konzernabschluss Erläuterung S.29 und S.31 ff. sowie Lagebericht B.2. S.11. ff.		8
<b>GRI 203: Indirekte ökonomische Auswertungen 2016</b>	<b>203-1:</b> Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Kapitel C.4. S. 20 – 28, C.6. S. 31 ff. und G.1. S. 45 ff.		5, 9, 11
	<b>203-2:</b> Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Kapitel G.1. S. 45, S. 51 - 61		8, 11

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
<b>GRI 200: Ökonomische Themen</b>				
Wesentliches Thema: <b>Leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	G.1. S. 45 ff., G.2. S. 51-61 und G.4. S. 122 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	9, 10, 11
	Barrierefreie Bahnhöfe	Kapitel G.4. S. 122		9, 10, 11
	Bike & Ride-Stellplätze	Kapitel G.4. S. 124		11, 13
Wesentliches Thema: Compliance / transparente Berichte und Datenschutz				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel F. S. 39 ff., G.2. S. 47 ff., G.2. S. 51-61, G.4. S. 100 ff. und G.6. S. 127 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 9, 11
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016</b>	<b>205-1:</b> Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	16
<b>GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016</b>	<b>206-1:</b> Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2023 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.	16

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
<b>GRI 200: Ökonomische Themen</b>				
<b>Wesentliches Thema:</b> Compliance / transparente Berichte und Datenschutz				
<b>GRI 415:</b> Politische Einflussnahme 2016	<b>415-1:</b> Parteispenden		Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine direkten oder indirekten Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen geleistet.	16
<b>GRI 418:</b> Schutz der Kundendaten 2016	<b>418-1:</b> Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kund:innendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von Kund:innen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.	16
<b>GRI 300: Ökologische Themen</b>				
<b>Wesentliches Thema:</b> Klimaschutz				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel B.2. S. 11 f., C.5. S. 28, S. 30., C.6. S. 32, G.1. S. 46, G.2. S. 51-61 und G.3. S. 64 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15
<b>GRI 302:</b> Energie 2016	<b>302-1:</b> Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Kapitel G.3. S. 68		7, 8, 12, 13
	<b>302-4:</b> Verringerung des Energieverbrauchs	Kapitel G.3. S. 68		7, 8, 12, 13
<b>GRI 305:</b> Emissionen 2016	<b>305-1:</b> Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Kapitel G.3. S. 69		3, 12, 13, 14, 15
	<b>305-2:</b> Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Kapitel G.3. S. 69		3, 12, 13, 14, 15
	ÖBB Fuhrpark	Kapitel G.3. S. 70		9, 13

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
<b>GRI 300: Ökologische Themen</b>				
Wesentliches Thema: <b>Anpassung an den Klimawandel</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.1. S. 46, G.2. S. 51-61 und G.3. S. 72 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	7, 11, 13
<b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>	201-2: Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	Kapitel G.2. S. 51 - 61 und G.3. S. 72 ff.	Risiken aus höherer Gewalt und aus Naturgefahren, die durch den Klimawandel in den letzten Jahren zugenommen haben, werden regelmäßig bewertet und budgetär durch Erfahrungswerte vorgesorgt. In den Worst-Case-Szenarien werden Ereignisse evaluiert, die über das langjährige Mittel hinausgehen.	
	Steinschlag- und Lawinenverbauungen	Kapitel G.3. S. 73		
<b>GRI 400: Soziale Themen</b>				
Wesentliches Thema: <b>Gesundheit / Safety / Security</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel A. S. 2-4, C.5. S. 28 ff., F. S. 40 f., G.2. S. 51-61 und G.4. S. 113 - 121	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 8, 16

GRI-Standard	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>			
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>			
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>			
<b>GRI 400: Soziale Themen</b>			
<b>Wesentliches Thema: Gesundheit / Safety / Security</b>			
<b>GRI 403:</b> Arbeitssicherheit und Gesundheits- schutz 2018	<b>403-1:</b> Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 118	8
	<b>403-2:</b> Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Kapitel G.4. S. 119	8
	<b>403-3:</b> Arbeitsmedizinische Dienste	Kapitel G.4. S. 114	8
	<b>403-4:</b> Mitarbeiter:innenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 104 f., S. 118 f.	8, 16
	<b>403-5:</b> Mitarbeiter:innenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 119	8
	<b>403-6:</b> Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	Kapitel G.4. S. 113 f.	3
	<b>403-7:</b> Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	Kapitel G.4. S. 121	8
	<b>403-8:</b> Mitarbeiter:innen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	Kapitel G.4. S. 118	8
	<b>403-9:</b> Arbeitsbedingte Verletzungen	Kapitel G.4. S. 121 f.	3, 8
	<b>403-10:</b> Arbeitsbedingte Erkrankungen	Kapitel G.4. S. 119	3, 8

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
<b>GRI 400: Soziale Themen</b>				
<b>Wesentliches Thema: Gesundheit / Safety / Security</b>				
<b>GRI 416:</b> Kunden- gesundheit und -sicherheit 2016	<b>416-1:</b> Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		100% der Produkt- und Dienstleistungskategorien sind über ein Managementsystem erfasst.	3
<b>Wesentliches Thema: Aus- und Weiterbildung</b>				
<b>GRI 3:</b> <b>Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 29., G.1. S. 47, G.2. S. 51-61 und G.4. S. 105 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	4, 8
<b>GRI 404:</b> Aus- und Weiterbildung 2016	<b>404-2:</b> Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Kapitel G.4. S. 108 ff.		4, 8
<b>Wesentliche Themen: Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber und Generationenwandel</b>				
<b>GRI 3:</b> <b>Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 29 und S. 31, G.1. S. 47, G.2. S. 51-61 und G.4. S. 108 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	4, 8
<b>GRI 401:</b> Beschäftigung 2016	<b>401-1:</b> Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	Kapitel G.4. S. 104 f.		5, 10, 8
	Frühfluktuationsrate	Kapitel C.5. S. 29 und S. 31, G.1. S. 47, G.2. S. 51-61 und G.4. S. 108 ff.		

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG</b>				
Wesentliches Thema (NaDiVeG): <b>Achtung der Menschenrechte</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.2. S. 59 und G.5. S. 125 f.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	8, 10, 16
<b>GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016</b>	<b>410-1:</b> Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	Kapitel G.5. S. 126		10, 16
<b>WEITERE THEMEN</b>				
<b>GRI 200: Ökonomische Themen Sustainable Finance</b>				
	EU-Taxonomie-Verordnung	Kapitel G.3. S. 89 ff.		8
	Corporate-ESG-Rating	Kapitel G.1. S. 99		8, 9, 11
<b>GRI 300: Ökologische Themen</b>				
<b>Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G.2. S. 51-61 und G.3. S. 75 - 81	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	3, 6, 8, 11, 12
<b>GRI 303: Wasser und Abwasser 2018</b>	<b>303-1:</b> Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	Kapitel G.3. S. 79 f.		6, 12
	<b>303-2:</b> Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	Kapitel G.3. S. 80		6

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WEITERE THEMEN</b>				
<b>Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden</b>				
<b>GRI 306: Abfall 2020</b>	<b>303-5:</b> Wasserverbrauch	Kapitel G.3. S. 80		6
	<b>306-1:</b> Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	Kapitel G.3. S. 77 ff.		3, 6, 11, 12
	<b>306-2:</b> Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Kapitel G.3. S. 77 ff.		3, 6, 8, 11, 12
	<b>306-3:</b> Angefallener Abfall	Kapitel G.3. S. 79		3, 11, 12
	<b>306-4:</b> Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	Kapitel G.3. S. 79		3, 11, 12
	<b>306-5:</b> Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	Kapitel G.3. S. 79		3, 11, 12
	Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG	Kapitel G.3. S. 74		11, 12
<b>Nachhaltige Beschaffung</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel A. S. 4, C.5. S. 29, D. S. 36, F. S. 40 f., F. S. 43, G.2. S. 51-61, G.3. S. 86 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 12, 16
<b>GRI 308:</b> Umweltbewertung der Lieferanten 2016	<b>308-1:</b> Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	Kapitel G.3. S. 87		
<b>GRI 407:</b> Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	<b>407-1:</b> Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Diese Rechte sind im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet.	
<b>GRI 408:</b> Kinderarbeit 2016	<b>408-1:</b> Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	
<b>GRI 409:</b> Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	<b>409-1:</b> Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.	

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WEITERE THEMEN</b>				
<b>Artenvielfalt und Biodiversität</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 25 f., G.1. S. 52 f., G.2. S. 51-61 und G.3. S. 81 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	6, 14, 15
<b>GRI 304: Biodiversität 2016</b>	<b>304-1:</b> Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	Kapitel G.3. S. 82		6, 14, 15
	<b>304-2:</b> Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Kapitel C.4. S. 22 ff., G.3. S. 8-86		6, 14, 15
	ÖBB Baumkataster	Kapitel G.3. S. 84		15
	Chemische Vegetationskontrolle	Kapitel G.3. S. 85		6, 14, 15
<b>Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO<sub>2</sub>)</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.4. S. 22 ff., S. 30, G.2. S. 51-61 und G.3. S. 86 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	11, 15
	Lärmschutzwände und -dämme	Kapitel G.3. S. 86		11

GRI-Standard		Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen, Auslassungen	SDG
<b>GRUNDLAGEN</b>				
<b>GRI 1: Grundlagen 2021</b>				
<b>WEITERE THEMEN</b>				
<b>GRI 400: Soziale Themen</b>				
<b>Soziale Verantwortung und Kooperationen</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel G2.S. 51-61, G.4. S. 100 ff., S. 108 ff., S. 122 und G.5. S. 125	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	10, 11, 17
<b>GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016</b>	<b>413-1:</b> Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.	11, 12, 14, 15
<b>Vielfalt und Chancengleichheit</b>				
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kapitel C.5. S. 29, G.2. S. 51-61, G.4. S. 108 ff. und G.4. S.111 ff.	Die Beurteilung des Managementansatzes erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsysteme in Kapitel A. S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.	5, 8, 10
<b>GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016</b>	<b>405-1:</b> Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Kapitel G.4. S. 111		5, 8
	<b>405-2:</b> Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	5, 8, 10
<b>GRI 406: Nicht-diskriminierung 2016</b>	<b>406-1:</b> Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		Im Jahr 2023 war ein Verfahren vor der Gleichbehandlungskommission anhängig. Diese kam zu dem Ergebnis, das die Antragsteller:in nicht diskriminiert worden ist.	5, 8

## H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 18.03.2024

Die Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo eh

(Ressort Finanzen, Services,  
Immobilien)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc eh

(Ressort Netzausbau und  
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh

(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

## Glossar

ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
BFS	Betriebsführungsstrategie
BFZ	Betriebsführungszentrale
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BTkm	Bruttotonnenkilometer
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
CER	Community of European Railway
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
EAP	Ersatzarbeitsplatz
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
ETCS	European-Train-Control-System
EUR	EUR
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (Full-Time-Equivalent)
GRI	Global Reporting-Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
PSO	Public-Service-Obligation
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
RPL	Rahmenplan
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend EUR
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zugkm	Zugkilometer

## Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

### Erklärung aller gesetzlichen Vertreter:innen

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 18.03.2024

Die Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo eh

(Ressort Finanzen, Services,  
Immobilien)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc eh

(Ressort Netzausbau und  
Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh

(Ressort Betrieb, Markt, Digitalisierung)

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2023

146

	Erläuterung	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Umsatzerlöse	4	1.249.493,8	984.368,0
Bestandsveränderungen		1.590,3	1.721,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	410.208,3	355.659,1
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.130.343,7	2.136.593,6
<b>Gesamterträge</b>		<b>3.791.636,1</b>	<b>3.478.342,4</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-630.425,7	-560.411,3
Personalaufwand	8	-1.403.833,8	-1.282.606,0
Abschreibungen	9	-920.714,1	-881.745,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-404.728,8	-357.751,7
Wertminderungsaufwendungen/-aufholungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	1.367,3	869,3
<b>Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)</b>		<b>433.301,1</b>	<b>396.697,5</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.015,4	1.197,8
Zinserträge	11	19.674,3	20.704,3
Zinsaufwendungen	11	-448.707,9	-388.170,5
Sonstiger Finanzertrag	12	7.750,2	12.265,8
Sonstiger Finanzaufwand	12	-5.333,5	-58.364,5
<b>Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>		<b>-425.601,5</b>	<b>-412.367,2</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>7.699,5</b>	<b>-15.669,6</b>
Ertragsteuern	13	-117.819,9	15.802,2
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>-110.120,4</b>	<b>132,5</b>
<b>Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		-110.334,6	-231,1
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		214,2	363,6

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2023

147

	Erläuterung	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Konzernjahresergebnis		-110.120,4	132,5
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-5.260,1	6.400,4
Steuereffekte		25,0	-33,6
<b>Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>-5.235,1</b>	<b>6.366,8</b>
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-174.275,8	261.936,5
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-238.445,5	-200.586,0
Steuereffekte		97.308,5	-10.709,8
<b>Posten, die in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können</b>		<b>-315.412,8</b>	<b>50.640,7</b>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-320.647,9	57.007,5
<b>Konzerngesamtergebnis</b>		<b>-430.768,3</b>	<b>57.140,0</b>
<b>Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		-430.982,5	56.776,4
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		214,2	363,6

## Konzern-Bilanz zum 31.12.2023

Vermögen	Erläuterung	31.12.2023 in TEUR	31.12.2022 in TEUR
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	14	30.294.840,8	28.303.746,4
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.030.475,2	913.580,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	297.559,3	234.839,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.319,6	49.609,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	181.927,7	301.119,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	70.451,4	77.554,9
Latente Steueransprüche	13	58.944,0	78.962,5
		<b>31.983.518,1</b>	<b>29.959.412,8</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	21	87.384,9	85.374,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	310.956,6	189.819,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	282.164,5	351.214,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	81.735,8	415.406,7
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	7.188,0	78,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	25.262,7	32.438,1
		<b>794.692,6</b>	<b>1.074.332,0</b>
		<b>32.778.210,7</b>	<b>31.033.744,8</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	-47.895,4	267.517,4
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-8.339,1	-3.104,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	379.647,0	489.981,5
<b>dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital</b>		<b>1.362.296,7</b>	<b>1.793.279,1</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	414,7	559,6
		<b>1.362.711,4</b>	<b>1.793.838,7</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	27.040.397,2	23.870.746,8
Rückstellungen	26	217.310,8	214.656,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	18.479,0	19.860,6
		<b>27.276.187,0</b>	<b>24.105.263,4</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.112.751,0	2.832.523,5
Rückstellungen	26	224.096,6	202.129,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.225.164,4	1.126.546,5
Sonstige Verbindlichkeiten	27	570.900,3	967.042,7
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	6.400,0	6.400,0
		<b>4.139.312,3</b>	<b>5.134.642,7</b>
		<b>32.778.210,7</b>	<b>31.033.744,8</b>

## Konzern-Geldflussrechnung 2023

	Erläuterung	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		7.700	-15.670
<b>Unbare Aufwendungen und Erträge</b>			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.064.899	1.027.688
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		17	-177
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-144.185	-145.943
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		7.578	-19.996
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen	19	0	-2.459
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-2.503	-3.374
+ Zinsaufwand	11	448.708	388.171
- Zinsertrag	11	-19.674	-20.704
<b>Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden</b>			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-2.010	3.652
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		430.371	-78.849
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen *)		-762.354	-22.876
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	8.737	-20.664
- Gezahlte Zinsen		-508.999	-521.416
+ Erhaltene Zinsen		36.617	11.231
- Gezahlte Ertragsteuern	13	0	-2
<b>Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)</b>		<b>564.902</b>	<b>578.613</b>
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		35.723	31.246
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-3.206.605	-2.894.501
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		500	0
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-400	-200
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	181.495	233.746
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen	19	0	32.380
+ Erhaltene Dividenden		1.715	1.729
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		0	5.333
<b>Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)</b>		<b>-2.987.572</b>	<b>-2.590.266</b>
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-359	-590
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25, 34	15.000	0
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	34	-1.008.961	-1.517.664
- Auszahlung aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	34	-12.988	-10.045
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	4.581.851	2.853.143
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	34	-200.000	0
<b>Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)</b>		<b>3.374.543</b>	<b>1.324.844</b>
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-1.220.488	-533.679
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		951.873	-686.809
<b>Liquide Mittel zum Periodenende</b>		<b>-268.615</b>	<b>-1.220.488</b>

\*) siehe Erläuterung 34.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

## Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2023

150

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2022	500.000,0	538.884,2	216.876,7	-9.470,8	490.212,6	1.736.502,7	786,3	1.737.289,1
Konzernjahresergebnis					-231,1	-231,1	363,6	132,5
Sonstiges Ergebnis			50.640,7	6.366,8		57.007,5		57.007,5
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>50.640,7</b>	<b>6.366,8</b>	<b>-231,1</b>	<b>56.776,4</b>	<b>363,6</b>	<b>57.140,0</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-590,3	-590,3
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>267.517,4</b>	<b>-3.104,0</b>	<b>489.981,5</b>	<b>1.793.279,1</b>	<b>559,6</b>	<b>1.793.838,7</b>

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2023	500.000,0	538.884,2	267.517,4	-3.104,0	489.981,5	1.793.279,1	559,6	1.793.838,7
Konzernjahresergebnis					-110.334,6	-110.334,6	214,2	-110.120,4
Sonstiges Ergebnis			-315.412,8	-5.235,1		-320.647,9		-320.647,9
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>-315.412,8</b>	<b>-5.235,1</b>	<b>-110.334,6</b>	<b>-430.982,5</b>	<b>214,2</b>	<b>-430.768,3</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-359,1	-359,1
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>-47.895,4</b>	<b>-8.339,1</b>	<b>379.647,0</b>	<b>1.362.296,7</b>	<b>414,7</b>	<b>1.362.711,4</b>

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 ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Infrastruktur AG) mit Sitz in Österreich, 1020 Wien, Praterstern 3, FN 71396 w, ist eine eingetragene Aktiengesellschaft im Sinne des österreichischen Aktiengesetzes, deren Anteile von der Österreichische Bundesbahnen Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) gehalten werden. Die Anteile der ÖBB-Holding AG sind zu 100% dem österreichischen Bund vorbehalten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochterunternehmen bilden den Konzern der ÖBB-Infrastruktur AG (fortan ÖBB-Infrastruktur-Konzern). Das Grundkapital ist unverändert gegenüber dem Vorjahr in 100.000 Stückaktien zerlegt. Die Aktien sind Namensaktien und lauten auf die ÖBB-Holding AG. Die Aktien werden nicht öffentlich gehandelt. Der Teilkonzern steht mit der ÖBB-Holding AG in einem Konzernverhältnis und gehört ihrem Vollkonsolidierungskreis an. Der Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG wird im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung und Entwicklung von Immobilien.

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung bedarf die ÖBB-Infrastruktur AG weder zum Bau noch zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wie auch der Betrieb und die Erhaltung werden über die selbst erwirtschafteten Cashflows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Finanzierungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

### 1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2023 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2023 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-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) bzw. in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

### Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2022 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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.

Standards / Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
<b>Änderungen zu Standards und Interpretationen</b>			
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 <sup>2)</sup>	nein
IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025 <sup>2)</sup>	nein

<sup>1)</sup> Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

<sup>2)</sup> 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern hätten.

## 2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

### Konsolidierungsgrundsätze

#### Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogene vollkonsolidierte Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

#### Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung. Der Konzernabschluss wird in Euro, in der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Nachdem alle Tochterunternehmen den Euro als funktionale Währung haben, war im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses keine Währungsumrechnung aus der Einbeziehung ausländischer Geschäftsbetriebe notwendig.

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

### Konsolidierung

#### Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mithilfe seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet.

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

#### Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ entweder in der Gewinn- und Verlust-Rechnung oder im sonstigen

Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Derzeit werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine Firmenwerte bilanziert.

### Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

### Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei dem zwei oder mehr Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

### Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst wie im Vorjahr neben der ÖBB-Infrastruktur AG 13 (Vj: 13) weitere vollkonsolidierte und drei (Vj: drei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein [Vj: ein] ausländisches), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 17 (Vj: 17) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
<i>Stand 01.01.2022</i>	15	4	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Abgang	-1	-1	-2
<b>Stand 31.12.2022 = 31.12.2023</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>17</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1

2023 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises. 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 wurde. Das Unternehmen Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., Wien, befand sich 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.

### 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

#### Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der PUC-Methode bilanziert sind.

#### Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS 40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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 Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden keine wesentlichen Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen. Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte liegen den linearen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2023 und im Geschäftsjahr 2022 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte Fahrpark	4–5
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	8
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

## Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

### Zuwendungen der öffentlichen Hand

Die dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten (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.

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH.

### Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse zu Errichtungskosten von Sachanlagen (z.B. Lawinenverbauungen) 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 entsprechenden 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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2023 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

## Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten“ wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2024 und Mittelfristplanung 2026 bis 2030) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung wird anteilig den Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Es wurden weder 2022 noch 2023 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Nähere Informationen werden im Kapitel „Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes“ in Erläuterung 32 gegeben.

## Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem 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 Geschäfts- oder Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

### **Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden**

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.

### **Vorräte**

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung und Vertriebskosten ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung bzw. Entwicklung für einen Verkauf.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

### **Finanzinstrumente**

#### **Ansatz und Ausbuchung**

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag), derivative Finanzinstrumente werden am Abschlussstag (Handelstag) erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Ersterfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

## Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Infrastruktur-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

### Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

### Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

### Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

### Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hält keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

### Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

## Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

**Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)** werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet.

**Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL)** werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

## Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

### Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

#### *Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate*

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

#### *Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität*

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

#### *Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt*

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

## Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor' s als gegeben an.

## Vereinfachtes Wertminderungsmodell

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z.B. Insolvenzen) werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten acht Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

## Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Values der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsnotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value-Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.7).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair-Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

## Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

## Leasingverhältnisse

### Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Nutzungsrechte, die nicht der Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

### Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

## Leasinggeber

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

## Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung für ein ehemaliges Vorstandsmitglied eingegangen. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Vorsorgekassen für Mitarbeiter:innen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

## Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“ bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

## Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

Vertragsvermögenswerte betreffen bedingte Ansprüche des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. In beiden Berichtsjahren wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

## Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

## Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

### Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne dem ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestimmungen, Nachbestimmungen und Kurzfristbestimmungen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden. Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

### Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

### Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, die überwiegend zeitraumbezogen erfasst werden.

### Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von 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. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom /von der Mieter:in erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

## **Erfolgsbezogene Zuwendungen**

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlustrechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert.

## Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

## Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen, und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren, wobei es in den Geschäftsjahren 2023 und 2022 keine Anwendungsfälle gab.

## Steuerliche Verhältnisse

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95/2009 besteht für die ÖBB-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inkl. Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Negative Steuerumlagen werden erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger den betroffenen Gruppenmitgliedern abgegolten. Die Steuerumlagen werden nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung nach rechtskräftiger Veranlagung der Körperschaftsteuer des Gruppenträgers fällig.

Mit der ÖBB-Holding AG als Organträger besteht eine umsatzsteuerliche Organschaft gemäß § 2 Abs 2 UStG.

## 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 Verbindlichkeiten („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

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 Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorträge verwendet werden können, verfügbar sein wird.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben werden.

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-Infrastruktur Konzern als Teilkonzern des ÖBB-Konzerns fällt zukünftig in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat mit einer ersten indikativen Analyse begonnen, um die zukünftige grundsätzliche Betroffenheit und die Jurisdiktionen zu ermitteln, aus denen der Teilkonzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärganzungssteuer) oder einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax (nationale Ergänzungssteuer) ausgesetzt ist. Auf Basis der laufenden indikativen Analyse ist die Anwendung einer Top-up-Tax für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern voraussichtlich nicht anwendbar, da die ÖBB-Infrastruktur AG nicht als Ultimate-Parent-Entity (oberste Muttergesellschaft) im Sinne der Regelung qualifiziert ist. Die Top-up-Tax findet vielmehr auf Ebene der ÖBB-Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationale Ergänzungssteuern ergeben. Im Rahmen der laufenden Analyse wird untersucht, ob der ÖBB-Infrastruktur-Konzern möglicherweise von der Einführung einer Qualified-Domestic-Minimum-Tax (nationale Ergänzungssteuer) betroffen wäre.

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-Infrastruktur-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, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen, beispielweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f BBG.

Weiteres hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind:

#### a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

#### b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 122,5 Mio. EUR (Vj: rd. 115,9 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 96,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,2 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. 0,8 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam.

#### c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste.

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 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 Rückbauszenarien ab.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft die mit der Beseitigung von Kontaminationen von Liegenschaften und Flächen der Gesellschaft anfallenden Kosten. Die Grundlagen der Kostenschätzung beruhen auf dem vermuteten Kontaminationsumfang. Der Kostenschätzung liegt eine konservative Sanierung, sprich Totalaushub mit anschließender Deponierung, zugrunde. Sollten mit der zuständigen Behörde andere Sanierungsmaßnahmen abgesprochen werden, die zu einer Reduktion der finanziellen Aufwendungen führen, wird dies in der jährlichen Aufstellung berücksichtigt.

Im Rahmen der Rückstellung für Freimachungskosten wird für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Grundstücksveräußerungen bzw. künftig anfallende Kosten in Zusammenhang mit bereits verkauften, aber noch in Entwicklung befindliche Liegenschaften Vorsorge getroffen.

Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Rückstellungen für Umweltrisiken und für Stilllegungskosten bei einer Veränderung der Kosten um +/- 10% um rd. 4,3 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).

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

#### **d. Ertragsteuern**

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Steuerliche Verhältnisse“). Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben.

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen als die ÖBB-Infrastruktur AG kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet. Dies war zum 31.12.2023 und zum 31.12.2022 nicht erforderlich.

#### **e. Finanzielle Verpflichtungen**

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2023 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.

## f. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Damit wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht. Auf Basis dieses ganzheitlichen Ansatzes werden sowohl die Chancen als auch die Risiken durch das Unternehmen auf die Umgebung und ebenso für das Unternehmen selbst in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen ermittelt. 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen bedingt durch den Klimawandel (Stark-Niederschlägen, Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat in den Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns negative Auswirkungen. Um diesem entgegenzuwirken, werden im ÖBB-Infrastruktur-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 Bahnangebots, 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-Infrastruktur-Konzern direkt und indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, und zwar sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO<sub>2</sub>-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-Infrastruktur-Konzern erstellt eine gesonderte nichtfinanzielle Erklärung, die im Lagebericht der ÖBB-Infrastruktur AG 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 Erläuterung 0 und Erläuterung 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-Infrastruktur-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität sowie bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen und der Abhängigkeit von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns wird auf die Ausführungen unter Erläuterung 32 verwiesen.

## COVID-Pandemie und 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 Bilanzstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von insgesamt rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) erhalten und bilanziell erfasst. Die Investitionszuschüsse werden für den Fahrpark verwendet. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringern sich 2022 die Umsatzerlöse aus Infrastrukturbenutzung um rd. 85,9 Mio. EUR; sie wurden 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 gem. ASVG und für Mitarbeiter:innen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4,7 Mio. EUR) beantragt oder bereits vereinnahmt 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.

Zudem ergaben sich aufgrund der hohen Inflationsraten durch tarifliche Vereinbarungen Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Alle Tochterunternehmen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben ihren Sitz in Österreich. Es gibt keine wesentliche Geschäftstätigkeit mit Kunden oder Lieferanten aus der Ukraine oder Russland, weshalb aus diesem Grund keine wesentlichen Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern gebildet werden mussten.

**B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG**

**4. Umsatzerlöse**

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	470,9	366,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	414,1	212,2
Mieterlöse	176,4	156,5
Erlöse aus Verwertungsobjekten	4,6	59,9
Sonstige Umsatzerlöse	183,5	189,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.249,5</b>	<b>984,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>895,8</i>	<i>648,4</i>

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ist durch Corona-bedingte Reduktionen des Infrastrukturbenützungsentgelts 2022 begründet. Im Geschäftsjahr 2022 wurden wegen des Entfalls der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperiode 2022 (12.12.2021 bis 31.12.2022) beim Infrastrukturbenützungsentgelt Gutschriften an Kunden in Höhe von rd. 136,9 Mio. EUR ausgestellt, wovon rd. 6,7 Mio. EUR auf das Geschäftsjahr 2021 entfielen. Der Bund hat diesen Betrag zur Gänze im Rahmen des § 42 vergütet.

In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 59,9 Mio. EUR (Vj: rd. 73,7 Mio. EUR) und Traktionsstromentgelte in Höhe von rd. 314,1 Mio. EUR (Vj: rd. 106,4 Mio. EUR) enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche aus Telekommunikationsleistungen, aus Reparaturleistungen, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen, aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals sowie Fertigungsaufträge für Dritte.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können in folgende Kategorien gemäß IFRS 15 gegliedert werden:

in Mio. EUR	2023 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle		
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler	
<b>Umsatzerlöse</b>								
Infrastrukturbenützung	470,9	470,9	0,0	0,0	470,9	470,9	0,0	
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	414,1	414,1	0,0	0,0	414,1	414,1	0,0	
Erlöse aus Verwertungsobjekten	4,6	4,6	0,0	4,6	0,0	4,6	0,0	
Sonstige Umsatzerlöse	177,1	177,1	0,0	0,5	176,6	177,1	0,0	
<b>Gesamt</b>	<b>1.066,7</b>	<b>1.066,7</b>	<b>0,0</b>	<b>5,1</b>	<b>1.061,6</b>	<b>1.066,7</b>	<b>0,0</b>	

\*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2022 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle		
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen *)	Direkt- verkauf	Zwischen- händler	
<b>Umsatzerlöse</b>								
Infrastrukturbenützung	366,7	366,7	0,0	0,0	366,7	366,7	0,0	
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	212,2	212,2	0,0	0,0	212,2	212,2	0,0	
Erlöse aus Verwertungsobjekten	59,9	59,9	0,0	59,9	0,0	59,9	0,0	
Sonstige Umsatzerlöse	180,8	180,8	0,0	16,1	164,7	180,8	0,0	
<b>Gesamt</b>	<b>819,6</b>	<b>819,6</b>	<b>0,0</b>	<b>76,0</b>	<b>743,6</b>	<b>819,6</b>	<b>0,0</b>	

\*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend der tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 176,4 Mio. EUR (Vj: rd. 156,5 Mio. EUR) sowie sonstige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR (Vj: rd. 8,3 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

Alle ausstehenden Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

## 5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 60,8% (Vj: rd. 55,0%) Personalkosten, rd. 22,2% (Vj: rd. 29,2%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 17,0% (Vj: rd. 15,8%) Sachaufwendungen.

## 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	22,4	41,3
Übrige sonstige betriebliche Erträge	30,7	32,2
<b>Gesamt</b>	<b>2.130,3</b>	<b>2.136,6</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>6,9</i>	<i>2,6</i>

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb, die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten. Hinsichtlich der Vergütung für die entfallenen Marktaufschläge wird auf die Erläuterung 4 verwiesen.

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Materialaufwand	211,0	153,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	419,4	407,2
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>334,5</i>	<i>334,8</i>
<b>Gesamt</b>	<b>630,4</b>	<b>560,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>133,5</i>	<i>125,1</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 178,7 Mio. EUR (Vj: rd. 103,2 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR).

Es bestehen drei langfristige Strombezugsverträge, wovon zwei als Derivate bilanziert werden, da regelmäßig auch Verkäufe erfolgen und ein Strombezugsvertrag die Own use Exemption erfüllt.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen (insbesondere Schieneninfrastruktur), Entsorgungskosten, Reinigungen und sonstigen Leistungen sowie Transportleistungen (Dienstgutfrachten).

## 8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.114,8	1.011,5
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	264,3	249,6
Aufwendungen für Abfertigungen	13,3	11,1
Aufwendungen für Altersversorgung	11,5	10,4
<b>Gesamt</b>	<b>1.403,8</b>	<b>1.282,6</b>

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalrückstellungen 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	6.255	5.599	656	12%	5.975	5.358
Arbeiter:innen	3.881	3.599	282	8%	3.791	3.516
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.842	7.678	-836	-11%	7.255	8.076
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>16.978</b>	<b>16.876</b>	<b>102</b>	<b>1%</b>	<b>17.021</b>	<b>16.950</b>
Lehrlinge	1.563	1.498	65	4%	1.354	1.349
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.541</b>	<b>18.374</b>	<b>167</b>	<b>1%</b>	<b>18.375</b>	<b>18.299</b>

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2023	2022
Angestellte	6.093,5	5.452,8	640,7	12%	5.819,6	5.223,4
Arbeiter:innen	3.865,9	3.587,3	278,6	8%	3.777,5	3.505,8
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	6.705,3	7.527,0	-821,7	-11%	7.110,1	7.918,3
<b>Gesamt aktive Mitarbeiter:innen</b>	<b>16.664,7</b>	<b>16.567,1</b>	<b>97,6</b>	<b>1%</b>	<b>16.707,2</b>	<b>16.647,5</b>
Lehrlinge	1.563,0	1.498,0	65,0	4%	1.354,2	1.348,9
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.227,7</b>	<b>18.065,1</b>	<b>162,6</b>	<b>1%</b>	<b>18.061,4</b>	<b>17.996,4</b>

## 9. Abschreibungen

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.015,7	980,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	43,7	42,5
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	5,5	4,6
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-144,2	-145,9
<b>Abschreibung Gesamt</b>	<b>920,7</b>	<b>881,7</b>

## 10. Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	157,2	113,2
Büroerfordernisse	70,5	65,5
Verluste aus Anlagenabgängen	30,0	21,3
Holdingsumlage	20,0	18,4
Betriebliche Steuern	4,5	18,0
Reisegebühren	17,7	16,2
Aus- und Fortbildung	8,4	7,5
Übrige	96,4	97,7
<b>Summe sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>404,8</b>	<b>357,8</b>
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1,4	-0,9
<b>Gesamt</b>	<b>403,4</b>	<b>356,9</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>173,5</i>	<i>158,0</i>

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenutzungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für kurzfristige Mietverhältnisse bzw. Mietverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert sowie Lizenzaufwendungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an Mitarbeiter:innen sowie Betriebsküchen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer:innen des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2023 in TEUR	2022 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	399	385
Andere Bestätigungsleistungen	57	51
Sonstige Leistungen	53	74
<b>Gesamt</b>	<b>509</b>	<b>510</b>

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2023 wie im Vorjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2023 und 2022 die Prüfungen der nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet.

## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
<b>Zinsergebnis</b>		
Zinserträge	19,7	20,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1,6</i>	<i>0,0</i>
Zinsaufwendungen	-448,7	-388,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-30,7</i>	<i>-3,8</i>
<b>Gesamt</b>	<b>-429,0</b>	<b>-367,5</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-29,1</i>	<i>-3,8</i>

Die Zinserträge betreffen die Veranlagung der aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Zinsen aus Depots ehemaliger Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 583,2 Mio. EUR (Vj: rd. 499,0 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 258,4 Mio. EUR (Vj: rd. 305,4 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 105,0 Mio. EUR (Vj: rd. 105,2 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 164,5 Mio. EUR (Vj: rd. 57,7 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 134,5 Mio. EUR (Vj: rd. 110,8 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14). Des Weiteren sind in den Zinsaufwendungen auch Aufwendungen für Haftungsentgelte in Höhe von rd. 11,4 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR) enthalten. Im Geschäftsjahr 2022 beinhalten die übrigen Zinsaufwendungen insbesondere Zinsaufwendungen und -abgrenzungen aus ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 1,3 Mio. EUR.

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2023	2022
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>		
Sonstige Finanzerträge	7,7	12,3
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	4,9	0,5
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	2,8	8,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	3,0
Sonstige Finanzaufwendungen	-5,3	-58,4
<i>davon aus der Bewertung von Derivaten</i>	0,0	-44,5
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-2,9	-9,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-2,4	-2,0
<b>Gesamt</b>	<b>2,4</b>	<b>-46,1</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-2,4	1,0

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Weiterverrechnungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Bewertungsergebnisse aus Derivaten. Im Vorjahr waren die Bewertungsergebnisse aus Derivaten überwiegend in den sonstigen Finanzaufwendungen enthalten.

In den sonstigen Finanzaufwendungen sind Aufwendungen aus Restposten aus den aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen enthalten. Im Geschäftsjahr 2022 sind außerdem Aufwendungen aus der Auflösung der letzten Cross-Border-Leasing-Transaktion sowie deren Weiterverrechnung an verbundene Unternehmen enthalten.

## 13. Ertragsteuern

### Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2023	2022
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,5	-0,7
Latenter Steueraufwand/-ertrag	-117,3	16,5
<i>davon aus Steuersatzanpassungen</i>	1,9	-10,8
<b>Ertragsteuern</b>	<b>-117,8</b>	<b>15,8</b>

Die laufenden 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 die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden wurde der ab dem 01.01.2024 geltende zukünftige Steuersatz von 23% herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in Österreich, 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
Latente Steueransprüche	79,0	73,2
<b>Bilanzansätze zum 01.01.</b>	<b>79,0</b>	<b>73,2</b>
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	97,3	-10,7
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	-117,3	16,5
<b>Bilanzansätze zum 31.12.</b>	<b>59,0</b>	<b>79,0</b>
<i>davon latente Steueransprüche</i>	59,0	79,0
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

Latente Steuern, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, resultieren im Wesentlichen aus Wertunterschieden zwischen IFRS-Buchwerten und Steuerbemessungsgrundlagen im Bereich der Rücklagen aus Stromderivaten sowie versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten gemäß IAS 19.

Die latenten Steuern sind angesichts der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 41,5 Mio. EUR (Vj: rd. 61,5 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen aktiven latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR), die Stromderivate in Höhe von rd. 7,8 Mio. EUR (Vj: rd. -67,0 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 9,1 Mio. EUR (Vj: rd. 83,9 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2024 voraussichtlich verwendet werden können.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteuern und den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 24% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	7,7	-15,7
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	189,1	147,3
<b>IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil</b>	<b>196,8</b>	<b>131,6</b>
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>24%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-47,2	-32,9
Steuersatzänderungen	1,9	-10,8
Beteiligungserträge	0,5	1,0
Ansatz von bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verlusten	0,0	55,6
im Geschäftsjahr nicht mehr angesetzte Verlustvorträge	-75,9	0,0
sonstige Hinzurechnungen	2,9	2,9
<b>Steuern vom Einkommen</b>	<b>-117,8</b>	<b>15,8</b>
<b>Effektiver Körperschaftsteuersatz</b>	<b>59,9%</b>	<b>-12,0%</b>

\*) Kleinstbeträge.

Der effektive Körperschaftsteuersatz von 59,9% (Vj: -12,0%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 24% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen. Die in den Vorjahren gebildeten aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge konnten in diesem Geschäftsjahr aufgrund des geschätzten steuerpflichtigen zukünftigen Ergebnisses nicht in dem gleichen Ausmaß gebildet werden und konnten in Höhe von rd. 75,9 Mio. EUR nicht mehr angesetzt werden. 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. 0,1 Mio. EUR. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Steuerbeträge der Cashflow Hedges aus Stromderivaten reduzierten sich dadurch um rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 4,6 Mio. EUR). Daraus ergibt sich ein Gesamteffekt in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR).

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorräte 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
<b>Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	0,0	-1,5	3,0	0,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	8,8	-0,4	4,8	-0,4
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-17,2	0,4	-123,4
Vorräte	5,2	0,0	5,8	0,0
	<b>14,0</b>	<b>-19,1</b>	<b>13,9</b>	<b>-123,8</b>
<b>Schulden</b>				
Rückstellungen	0,4	-4,9	0,2	-13,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	40,2	0,0	46,2	0,0
	<b>40,6</b>	<b>-4,9</b>	<b>46,4</b>	<b>-13,6</b>
Steuerliche Verlustvorräte	28,4	0,0	156,1	0,0
<b>Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>83,0</b>	<b>-24,0</b>	<b>216,4</b>	<b>-137,4</b>
Saldierung	-24,0	24,0	-137,4	137,4
<b>Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>59,0</b>	<b>0,0</b>	<b>79,0</b>	<b>0,0</b>

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 Verlustvorräte verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steuerschulden und das geschätzte künftige steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 59,0 Mio. EUR (Vj: rd. 79,0 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die 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 Verlustvorräte zur Folge, der jedoch ergebniswirksam erfasst wird.

Die steuerlichen Verlustvorräte stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorräten ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 1.656,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.880,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veränderungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorräte in Höhe von rd. 1.532,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.216,6 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

## 14. Sachanlagen

Die Gliederung der Sachanlagen, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge zu den Sachanlagen sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Grundstücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2023</b>								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2023</i>	31.371,6	158,1	445,8	11.149,1	196,4	0,5	8.367,4	51.689,0
Zugänge	1.072,7	12,9	46,8	371,1	13,8	0,0	1.601,9	3.119,3
Abgänge	-189,1	-0,2	-12,8	-96,5	-6,4	-0,1	-4,3	-309,5
Umbuchungen	1.151,6	0,0	6,7	321,2	-2,5	0,0	-1.465,2	11,9
<b>Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2023</b>	<b>33.406,8</b>	<b>170,8</b>	<b>486,5</b>	<b>11.744,9</b>	<b>201,3</b>	<b>0,4</b>	<b>8.499,8</b>	<b>54.510,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2023</i>	-10.996,7	-33,2	-333,2	-6.583,2	-155,9	-0,4	0,0	-18.102,6
Abschreibungen	-594,8	-10,2	-31,9	-364,7	-14,0	-0,1	0,0	-1.015,7
Abgänge	153,9	0,2	11,5	90,6	6,3	0,1	0,0	262,6
Umbuchungen	-2,1	0,0	0,0	-0,8	2,8	0,0	0,0	-0,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023</b>	<b>-11.439,7</b>	<b>-43,3</b>	<b>-353,5</b>	<b>-6.858,1</b>	<b>-160,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-18.855,8</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2023</i>	20.374,9	124,9	112,6	4.565,9	40,4	0,1	8.367,4	33.586,4
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023</b>	<b>21.967,2</b>	<b>127,5</b>	<b>133,0</b>	<b>4.886,8</b>	<b>40,5</b>	<b>0,0</b>	<b>8.499,8</b>	<b>35.654,9</b>
<b>Kostenbeiträge 2023</b>								
<i>Stand 01.01.2023</i>	-9.662,6	0,0	-5,4	-2.968,0	-4,9	0,0	-1.048,8	-13.689,6
Zugänge	-68,8	0,0	0,0	-16,6	-0,3	0,0	-138,4	-224,2
Abgänge	72,8	0,0	0,0	42,0	0,0	0,0	0,9	115,7
Umbuchungen	-107,1	0,0	0,0	-9,4	0,2	0,0	116,4	0,0
<b>Anschaffungs-/Herstellkosten 31.12.2023</b>	<b>-9.765,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-5,4</b>	<b>-2.952,0</b>	<b>-5,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-1.070,0</b>	<b>-13.798,0</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2023</i>	5.853,5	0,0	5,1	2.543,8	4,5	0,0	0,0	8.407,0
Abschreibungen	99,1	0,0	0,1	39,1	0,4	0,0	0,0	138,7
Abgänge	-67,9	0,0	0,0	-39,8	0,0	0,0	0,0	-107,7
Umbuchungen	0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
<b>Kumulierte Abschreibungen per 31.12.2023</b>	<b>5.884,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5,2</b>	<b>2.543,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8.438,0</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>								
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2023</i>	-3.880,8	0,0	-0,2	-408,8	-0,3	0,0	-1.070,0	-5.360,0
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2023</i>	16.565,8	124,9	112,4	4.141,8	40,1	0,1	7.318,6	28.303,7
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023</b>	<b>18.086,3</b>	<b>127,5</b>	<b>132,8</b>	<b>4.478,0</b>	<b>40,2</b>	<b>0,0</b>	<b>7.429,9</b>	<b>30.294,8</b>

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>								
<b>2022</b>								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	30.410,3	96,3	439,8	10.751,2	182,8	0,6	7.077,9	48.958,9
Zugänge	744,6	172,4	17,6	253,9	18,1	0,0	1.844,4	3.051,1
Abgänge	-115,4	-110,6	-12,7	-64,8	-4,1	-0,1	-2,9	-310,6
Umbuchungen	332,1	0,0	1,1	208,8	-0,5	0,0	-552,0	-10,5
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>								
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>31.371,6</b>	<b>158,1</b>	<b>445,8</b>	<b>11.149,1</b>	<b>196,4</b>	<b>0,5</b>	<b>8.367,4</b>	<b>51.689,0</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	-10.512,5	-23,9	-313,1	-6.294,2	-149,2	-0,5	0,0	-17.293,3
Abschreibungen	-579,1	-10,2	-31,4	-346,8	-12,9	-0,1	0,0	-980,5
Abgänge	94,4	0,8	11,3	60,1	4,1	0,2	0,0	170,9
Umbuchungen	0,5	0,0	0,0	-2,3	2,1	0,0	0,0	0,3
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-10.996,7</b>	<b>-33,2</b>	<b>-333,2</b>	<b>-6.583,2</b>	<b>-155,9</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-18.102,6</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2022</i>	19.897,8	72,4	126,7	4.457,0	33,6	0,1	7.077,9	31.665,6
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 31.12.2022</i>	20.374,9	124,9	112,6	4.565,9	40,4	0,1	8.367,4	33.586,4
<b>Kostenbeiträge 2022</b>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	-9.642,1	0,0	-5,4	-2.961,1	-4,9	0,0	-909,6	-13.523,1
Zugänge	-54,1	0,0	0,0	-19,8	0,0	0,0	-171,0	-244,9
Abgänge	53,0	0,0	0,0	23,8	0,1	0,0	0,2	77,0
Umbuchungen	-19,4	0,0	0,0	-10,9	0,0	0,0	31,7	1,4
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-9.662,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-5,4</b>	<b>-2.968,0</b>	<b>-4,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-1.048,8</b>	<b>-13.689,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2022</i>	5.798,9	0,0	5,0	2.527,8	4,5	0,0	0,0	8.336,2
Abschreibungen	101,3	0,0	0,1	39,1	0,1	0,0	0,0	140,5
Abgänge	-46,0	0,0	0,0	-23,0	-0,1	0,0	0,0	-69,1
Umbuchungen	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>5.853,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5,1</b>	<b>2.543,8</b>	<b>4,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8.407,0</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i>								
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i>	-3.843,2	0,0	-0,4	-433,3	-0,4	0,0	-909,6	-5.186,9
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2022</b>	<b>-3.809,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>-424,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-1.048,8</b>	<b>-5.282,6</b>
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2022</i>	16.054,6	72,4	126,3	4.023,7	33,2	0,2	6.168,3	26.478,8
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen</b>								
<b>per 31.12.2022</b>	<b>16.565,8</b>	<b>124,9</b>	<b>112,4</b>	<b>4.141,8</b>	<b>40,1</b>	<b>0,1</b>	<b>7.318,6</b>	<b>28.303,7</b>

Unter „Nutzungsrechte übrige Sachanlagen“ werden am Bilanzstichtag im Wesentlichen Nutzungsrechte aus geleastem Fahrpark, aus technischen Anlagen und Maschinen und geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, welche gemeinsam dargestellt werden, ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr 2022 betreffen die Zugänge der Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten in Höhe von rd. 164,7 Mio. EUR die Anmietung einer Immobilie in der Lassallestraße. Die Abgänge im Geschäftsjahr 2022 betreffen in Höhe von rd. 106,0 Mio. EUR Sub-Leasing-Verträge mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns für diese Immobilie, die als Finanzierungsleasing klassifiziert wurden.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2023 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 3.106,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.878,7 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbaurbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen in Bau.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten“ (Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 134,5 Mio. EUR (Vj: rd. 110,8 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,0% (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.

Zum 31.12.2023 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.880,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.115,8 Mio. EUR).

Im Wesentlichen dienen Anlagen des Fahrparks und sonstige technische Anlagen und Maschinen in Höhe von rd. 59,1 Mio. EUR (Vj: rd. 44,6 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 21,3 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betragen rd. 22,4 Mio. EUR (Vj: rd. 41,3 Mio. EUR) und betreffen insbesondere Liegenschaftsverkäufe. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vereinnahmt.

## 15. Immaterielle Vermögenswerte

Die Gliederung der immateriellen Vermögenswerte und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2023</b>				
<i>Anschaffungs-/Herstellkosten Stand 01.01.2023</i>	235,6	1.693,8	140,8	2.070,2
Zugänge	17,3	166,5	61,5	245,3
Abgänge	-10,6	-0,3	0,0	-10,9
Umbuchungen	26,3	23,3	-75,5	-25,9
<b>Anschaffungs-/Herstellkosten Stand 31.12.2023</b>	<b>268,6</b>	<b>1.883,3</b>	<b>126,8</b>	<b>2.278,7</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i>				
Abschreibungen	-174,9	-322,4	0,0	-497,3
Abgänge	-18,2	-25,6	0,0	-43,7
Abgänge	9,3	0,1	0,0	9,3
Umbuchungen	0,0	0,1	0,0	0,1
<b>Kumulierte Abschreibung Stand 31.12.2023</b>	<b>-183,7</b>	<b>-347,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-531,6</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i>				
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2023</b>	<b>60,7</b>	<b>1.371,5</b>	<b>140,8</b>	<b>1.573,0</b>
<b>Kostenbeiträge 2023</b>				
<i>Stand 01.01.2023</i>	-35,3	-765,9	0,0	-801,2
Zugänge	-1,1	-61,6	0,0	-62,7
Umbuchungen	1,7	-1,7	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-34,7</b>	<b>-829,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-863,9</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2023</i>				
Abschreibungen	28,6	113,2	0,0	141,8
Abschreibungen	1,7	3,8	0,0	5,5
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2023</b>	<b>30,2</b>	<b>117,0</b>	<b>0,0</b>	<b>147,2</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2023</i>				
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2023</b>	<b>-6,7</b>	<b>-652,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-659,4</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2023</b>	<b>-4,5</b>	<b>-712,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-716,6</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2023</i>				
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023</b>	<b>54,0</b>	<b>718,8</b>	<b>140,8</b>	<b>913,6</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2023</b>	<b>80,4</b>	<b>823,2</b>	<b>126,8</b>	<b>1.030,5</b>

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2022</b>				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2022</i>	219,6	1.544,5	97,4	1.861,5
Zugänge	11,5	123,8	75,8	211,2
Abgänge	-2,2	0,0	-0,3	-2,4
Umbuchungen	6,7	25,5	-32,2	0,1
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2022</b>	<b>235,6</b>	<b>1.693,8</b>	<b>140,8</b>	<b>2.070,2</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i>				
Abschreibungen	-17,5	-25,1	0,0	-42,5
Abgänge	2,1	0,0	0,0	2,1
Umbuchungen	0,3	-0,7	0,0	-0,4
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022</b>	<b>-174,9</b>	<b>-322,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-497,3</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2022</i>	<i>59,8</i>	<i>1.247,9</i>	<i>97,4</i>	<i>1.405,1</i>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2022</b>	<b>60,7</b>	<b>1.371,4</b>	<b>140,8</b>	<b>1.573,0</b>
<b>Kostenbeiträge 2022</b>				
<i>Stand 01.01.2022</i>	-35,6	-686,8	0,0	-722,4
Zugänge	-1,8	-75,6	0,0	-77,4
Abgänge	0,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchungen	2,1	-3,5	0,0	-1,4
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-35,3</b>	<b>-765,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-801,2</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2022</i>				
Abschreibungen	1,7	3,7	0,0	5,4
Abgänge	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Umbuchungen	0,0	0,7	0,0	0,7
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2022</b>	<b>28,6</b>	<b>113,2</b>	<b>0,0</b>	<b>141,8</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2022</i>	<i>-8,6</i>	<i>-578,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-586,6</i>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2022</b>	<b>-6,7</b>	<b>-652,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-659,4</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2022</i>	<i>51,2</i>	<i>669,9</i>	<i>97,4</i>	<i>818,5</i>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2022</b>	<b>54,0</b>	<b>718,8</b>	<b>140,8</b>	<b>913,6</b>

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 37,8 Jahre (Vj: 33,7 Jahre).

Bei den immateriellen Vermögenswerten in Entwicklung handelt es sich um zugekaufte immaterielle Vermögenswerte, die aber noch nicht fertig gestellt waren und noch nicht genutzt werden.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 4,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

## 16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>		
<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	14,0	11,8
<b>Stand 31.12.</b>	<b>474,5</b>	<b>408,8</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	-174,0	-176,0
Abschreibungen	-5,5	-4,1
Wertminderungen	0,0	-0,5
Abgänge	2,4	6,7
<b>Stand 31.12.</b>	<b>-177,0</b>	<b>-174,0</b>
<i>Nettobuchwert Stand 01.01.</i>	234,8	191,7
<b>Nettobuchwert Stand 31.12.</b>	<b>297,6</b>	<b>234,8</b>

Wenn als Finanzinvestition 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 der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 1.155,6 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 und an zwei (Vj: zwei) assoziierten Unternehmen.

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2023	31.12.2022
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0
Name und Sitz des assoziierten Unternehmens		
	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2023	31.12.2022
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH, A-9586 Fürtitz	50,0	50,0
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,1	43,1

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Tabelle zeigt auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst. Nach der Fertigstellung des Abschlusses 2022 der Galleria di Base del Brennero haben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den vorläufigen Werten ergeben.

in Mio. EUR	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE		übrige assoziierte Unternehmen aufsummiert	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Umsatzerlöse	0,0	0,0	56,0	47,7
Planmäßige Abschreibungen	-0,7	-0,7	-1,0	-1,0
Zinserträge	3,0	0,1	0,0	0
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)	-0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	1,9	1,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,9</b>	<b>2,6</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	268,9	107,6	0,7	2,4
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	107,9	223,9	18,0	15,2
Langfristige Vermögenswerte	56,3	12,6	25,0	22,8
Kurzfristige Schulden	350,0	261,1	18,4	13,1
Langfristige Schulden	1,9	1,9	4,8	4,3
<b>Nettovermögen 100%</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>20,5</b>	<b>23,0</b>
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>	<i>8,9</i>	<i>9,9</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	1,0	1,5
Kapitalerhöhungen	0,0	0,0	0,4	0,0
Abwertung Anteile	0,0	0,0	0,0	-0,3
Abgang Anteile	0,0	0,0	0,0	-0,6
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-1,7	-1,7
<b>Buchwert des Anteils per 31.12.</b>	<b>40,6</b>	<b>40,6</b>	<b>8,7</b>	<b>8,9</b>

\*) 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).

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Unternehmensgegenstand der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Fürnitz, Kärnten. Der anteilige Verlust wurde zur Gänze in der Equity-Bewertung berücksichtigt und durch Gesellschafterzuschüsse im Eigenkapital abgedeckt.

## 18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2023

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,0	1,0
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,4	100,0	104,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,4</i>	<i>100,0</i>	<i>104,4</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	77,3	81,0	158,3
<b>Gesamt</b>	<b>81,7</b>	<b>182,0</b>	<b>263,7</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,4</i>	<i>100,0</i>	<i>104,4</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>7,8</i>	<i>180,5</i>	<i>188,3</i>

2022

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	1,5	1,5
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	4,3	109,1	113,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,3</i>	<i>109,1</i>	<i>113,4</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	411,1	190,4	601,5
<b>Gesamt</b>	<b>415,4</b>	<b>301,0</b>	<b>716,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,3</i>	<i>109,1</i>	<i>113,4</i>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>6,6</i>	<i>189,6</i>	<i>196,2</i>

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing sind Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 103,9 Mio. EUR (Vj: rd. 106,0 Mio. EUR) enthalten.

2022 wurde die letzte Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL) aufgelöst. In diesem Zusammenhang werden an beiden Bilanzstichtagen lediglich Forderungen aus weiterzuerrechnenden Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns aus beendeten CBL-Leasingtransaktionen bzw. daraus verbliebenen Salden im Ausmaß von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR) ausgewiesen.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte

Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 64,2 Mio. EUR (Vj: rd. 223,1 Mio. EUR), welche in keiner Hedge-Beziehung stehen, und über rd. 10,0 Mio. EUR (Vj: rd. 295,7 Mio. EUR), welche in einer Hedge-Beziehung stehen sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 80,6 Mio. EUR (Vj: rd. 81,7 Mio. EUR) enthalten.

### Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2023 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	129,4	0,0 **)	129,4
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	58,9	0,0 **)	58,9
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>188,3</b>	<b>0,0</b>	<b>188,3</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2022 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)		Netto- Buchwert
			0,0	**)	
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	139,3	0,0	**)	139,3
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	56,9	0,0	**)	56,8
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0		0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0		0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>196,2</b>	<b>0,0</b>		<b>196,2</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*\*) Kleinstbetrag.

Die Wertberichtigung und die Bruttowerte für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten sind wie folgt:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12. in Mio. EUR	2023	2022
Bruttobuchwert	188,3	196,2
Wertberichtigung	0,0 *)	0,0 *)
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>0,0 *)</i>	<i>0,0 *)</i>
<b>Buchwert</b>	<b>188,3</b>	<b>196,2</b>

\*) Kleinstbetrag.

## 19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>35,6</i>
Zugänge	7,1	0,0
Abgänge durch Veräußerung	0,0	-35,5
<b>Stand 31.12.</b>	<b>7,2</b>	<b>0,1</b>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>7,2</i>	<i>0,1</i>

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.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2023 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2024 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-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.

## 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	311,0	0,0	311,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	132,6	0,0	132,6
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	29,5	0,0	29,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	282,2	70,5	352,7
<i>davon Finanzinstrumente</i>	33,6	0,7	34,4
<b>Gesamt</b>	<b>593,1</b>	<b>70,5</b>	<b>663,7</b>

31.12.2022 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189,8	0,0	189,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	54,7	0,0	54,7
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	22,9	0,0	22,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	351,2	77,6	428,8
<i>davon Finanzinstrumente</i>	74,9	0,6	75,5
<b>Gesamt</b>	<b>541,0</b>	<b>77,6</b>	<b>618,6</b>

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte in Höhe von rd. 23,0 Mio. EUR (Vj: rd. 16,0 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist.

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund von rd. 67,6 Mio. EUR (Vj: rd. 78,8 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 55,7 Mio. EUR (Vj: rd. 53,2 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 138,6 Mio. EUR (Vj: rd. 165,5 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 26,3 Mio. EUR (Vj: rd. 30,0 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,1 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 18,5 Mio. EUR (Vj: rd. 28,8 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2023	2022	2023	2022
<i>Stand 01.01.</i>	16,9	20,0	0,4	0,4
Verbrauch	-0,5	-2,4	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	-1,4	-0,9	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>15,0</b>	<b>16,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2023	2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	325,9	206,7
Sonstige Forderungen	34,8	75,9
<b>Gesamter Bruttobuchwert Forderungen</b>	<b>360,8</b>	<b>282,6</b>
abzüglich Wertminderung	15,4	17,2
<b>Buchwert</b>	<b>345,4</b>	<b>265,4</b>

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	286,4	0,0	286,4	0,6	0,2%	285,8
bis 90 Tage überfällig	17,6	1,0	16,7	0,8	4,7%	15,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,3	1,2	0,1	11,2%	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	7,0	2,8	4,1	0,5	11,6%	3,7
über 360 Tage überfällig	13,5	8,9	4,5	0,0	0,0%	4,5
<b>Gesamtexposure</b>	<b>325,9</b>	<b>13,0</b>	<b>313,0</b>	<b>2,0</b>	<b>0,6%</b>	<b>311,0</b>

31.12.2022 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert
nicht überfällig	177,4	0,1	177,2	1,1	0,6%	176,1
bis 90 Tage überfällig	9,3	0,0	9,3	0,4	3,9%	8,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,4	1,2	0,3	25,7%	0,9
180 bis 360 Tage überfällig	2,5	0,8	1,7	1,1	65,1%	0,6
über 360 Tage überfällig	16,0	11,7	4,3	0,9	21,8%	3,3
<b>Gesamtexposure</b>	<b>206,7</b>	<b>13,1</b>	<b>193,6</b>	<b>3,8</b>	<b>2,0%</b>	<b>189,8</b>

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2023 Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	33,5	0,0 **)	0,0%	33,5
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,5	0,0	0,1%	0,5
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,0	0,0%	0,4
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0%	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>34,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>34,4</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

31.12.2022 Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	72,0	0,0 **)	0,0%	71,9
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,3	0,0	0,0%	0,3
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0%	0,0
<b>Gesamtexposure</b>		<b>72,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5%</b>	<b>72,2</b>

\*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

\*\*) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.2.c enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2023 in Mio. EUR	31.12.2022 in Mio. EUR
Vorräte	87,8	86,2
abzüglich Wertberichtigungen	-0,4	-0,8
<b>Gesamt</b>	<b>87,4</b>	<b>85,4</b>
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>41,2</i>	<i>44,2</i>

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie den Nordwestbahnhof, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2023 betragen rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 41,2 Mio. EUR (Vj: rd. 44,2 Mio. EUR) sind rd. 40,1 Mio. EUR (Vj: rd. 41,3 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2023 in Mio. EUR	31.12.2022 in Mio. EUR
Kassenbestand	0,0 *)	0,0 *)
Guthaben bei Kreditinstituten	0,0	1,0
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	25,2	31,4
<b>Gesamt</b>	<b>25,3</b>	<b>32,4</b>

\*) Kleinstbetrag.

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

## 23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

### Grundkapital

Das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt unverändert 500,0 Mio. EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in 100.000 Namensaktien unterteilt. Sämtliche Anteile werden von der ÖBB-Holding AG gehalten.

## Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Infrastruktur AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt 100% der Finanzinformationen zur WS Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49%).

	31.12.2023 in Mio. EUR	31.12.2022 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,5	0,4
Kurzfristige Vermögenswerte	4,9	4,7
Langfristige Schulden	0,0 *)	0,0 *)
Kurzfristige Schulden	4,5	4,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>
<b>Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>
Umsatzerlöse	12,5	11,5
Gewinn	0,4	0,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,2</i>	<i>0,4</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,1	1,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,3	-0,1
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,7	-1,2
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

\*) Kleinstbetrag.

## 24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

Die Cashflow-Hedge-Rücklage entwickelt sich wie folgt:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 31.12.2021 = 01.01.2022</i>	<i>216,9</i>	<i>-72,3</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	196,4	-65,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-145,8	54,8
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>267,5</b>	<b>-83,0</b>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-132,5	41,8
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-182,9	55,5
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-47,9</b>	<b>14,3</b>

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 8,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3,1 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Der im Geschäftsjahr 2023 in die Gewinn- und Verlust Rechnung umgebuchte Betrag an Ertragsteuern in Höhe von rd. 55,5 Mio. EUR (Vj: rd. 54,8 Mio. EUR) enthält rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4,6 Mio. EUR), die aus der Steuersatzänderung resultieren (Erläuterung 13). Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft ausschließlich Commodity-Derivate und hier ausschließlich Strom-Forwards.

## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

<b>2023</b>				
<b>in Mio. EUR</b>	bis 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	208,8	775,6	2.935,1	3.919,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,0	58,9	165,2	240,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,8</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	889,1	3.229,3	12.990,6	17.109,0
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>227,8</i>	<i>3.136,1</i>	<i>12.949,2</i>	<i>16.313,1</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>294,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>294,2</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.112,8</b>	<b>6.624,7</b>	<b>20.415,7</b>	<b>29.153,3</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>294,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>295,0</i>

<b>2022</b>				
<b>in Mio. EUR</b>	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.000,0	3.557,2	4.326,1	8.883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	575,2	3.344,0	3.928,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,1	55,8	170,1	242,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.807,3	1.902,0	9.940,3	13.649,6
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>195,0</i>	<i>1.787,2</i>	<i>9.934,2</i>	<i>11.916,4</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.253,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.253,2</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.832,5</b>	<b>6.090,2</b>	<b>17.780,5</b>	<b>26.703,3</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.253,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,6</i>	<i>1.254,1</i>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.838,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.838,1 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

<b>Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2023</b>						
<b>Restlaufzeit</b>	Nominale	Währung	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	200.000.000,00	EUR	2009 bis 2024	4,40%	4,41%	1 Vertrag
1 bis 5 Jahre	940.000.000,00	EUR	2006 bis 2029	3,58% bis 4,81%	3,59% bis 4,82%	5 Verträge
mehr als 5 Jahre	2.700.000.000,00	EUR	2010 bis 2049	0,43% bis 4,18%	0,43% bis 4,19%	13 Verträge
<b>Gesamt</b>	<b>3.840.000.000,00</b>					<b>19 Verträge</b>

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). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

## Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 7.825,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
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).

## 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. 240,1 Mio. EUR (Vj: rd. 242,0 Mio. EUR).

## Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten betreffen mit einem Buchwert von rd. 16.313,1 Mio. EUR (Vj: rd. 11.916,4 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 227,8 Mio. EUR (Vj: 195,0 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten:

<b>Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2023 Restlaufzeit</b>	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
<b>Gesamt</b>	<b>16.757.000.000,00</b>					<b>111 Verträge</b>

Es bestehen 111 (Vj: 85) Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 293,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.252,9 Mio. EUR). Diese Verbindlichkeiten sind Teil des Zahlungsmittelfonds des Cashflows.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 87,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 196,2 Mio. EUR (Vj: rd. 163,5 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 155,7 Mio. EUR (Vj: rd. 196,8 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 76,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

## 26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der aufgrund der Wahrscheinlichkeiten ermittelte Erwartungswert rückgestellt.

### 26.1. Personalarückstellungen

	31.12.2023 in Mio. EUR	31.12.2022 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	38,0	31,8
Pensionen	0,8	0,8
Jubiläumsgelder	129,3	116,7
<b>Gesamt</b>	<b>168,0</b>	<b>149,2</b>

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 und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen 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-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2023 und 2022 rd. 7,8 Mio. EUR bzw. rd. 6,4 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 Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
<b>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</b>	<b>31,8</b>	<b>36,9</b>
Dienstzeitaufwand	1,3	1,5
Zinsaufwand	1,3	0,5
<b>Im Periodenergebnis erfasst</b>	<b>2,6</b>	<b>2,0</b>
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	3,2	-8,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	2,0	2,1
<b>Im sonstigen Ergebnis erfasst</b>	<b>5,2</b>	<b>-6,1</b>
Abfertigungszahlungen	-1,7	-1,1
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,1	0,1
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>38,0</b>	<b>31,8</b>

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR werden in 2024, in Höhe von rd. 4,9 Mio. EUR in 2025 bis 2028 und in Höhe von rd. 32,3 Mio. EUR nach 2028 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 14,1 (Vj: 14,1) 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	-1,1	-0,9	0,9	0,9
Bezugserhöhung	+/-0,2	0,9	0,8	-1,1	-0,9

### Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. Mitarbeiter:innen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2023 in Mio. EUR	2022 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>116,7</i>	<i>132,9</i>
Dienstzeitaufwand	5,6	6,9
Zinsaufwand	4,6	1,3
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,5	-9,6
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,0	-0,1
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	7,0	-19,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen	5,8	5,0
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>129,3</b>	<b>116,7</b>

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,7 (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	-2,2	-1,8	2,2	1,8
Bezugserhöhung	+/-0,2	2,1	1,8	-2,1	-1,8

## Pensionen

### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2023 und 2022 auf rd. 11,4 Mio. EUR bzw. rd. 10,3 Mio. EUR.

### Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs. 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					Zuführung	Stand 31.12.2023
	01.01.2023	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte			
Umweltschutzmaßnahmen	35,1	-0,3	-11,1	0,8	1,5	25,9	
Stilllegungskosten	21,3	-1,1	-3,9	0,6	0,0	17,0	
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	19,8	-3,2	-4,3	0,5	0,4	13,1	
Haftpflichtrenten	2,2	-0,1	-0,1	0,1	0,3	2,3	
Übrige sonstige	189,2	-1,9	-5,2	8,9	24,0	215,1	
<b>Summe sonstige Rückstellungen</b>	<b>267,5</b>	<b>-6,6</b>	<b>-24,6</b>	<b>10,9</b>	<b>26,2</b>	<b>273,4</b>	
<i>davon langfristig</i>	<i>65,4</i>					<i>49,3</i>	

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminationen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in Höhe von rd. 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 Rückstellung in Höhe von 0,9 Mio. EUR aufgelöst.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 2,81% (Vj: 3,25%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Insbesondere sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Die Veränderung von Rückstellungen für Rückforderungen in Zusammenhang mit regulierungsrechtlichen Verfahren wird in den Umsatzerlösen erfasst.

Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

### Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,66% bis 3,61% (Vj: 3,17% bis 3,44%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 49,3 Mio. EUR (Vj: rd. 65,4 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2023. Bei den als kurzfristig eingestuftem 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 (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

<b>2023</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	0,0	1.225,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>102,2</i>	<i>0,0</i>	<i>102,2</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>1.123,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.123,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	18,5	589,4
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>289,9</i>	<i>0,0</i>	<i>289,9</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>88,6</i>	<i>0,0</i>	<i>88,6</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>25,9</i>	<i>0,0</i>	<i>25,9</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>23,3</i>	<i>0,0</i>	<i>23,3</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>6,2</i>	<i>0,0</i>	<i>6,2</i>
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	<i>137,0</i>	<i>18,5</i>	<i>155,5</i>
<b>Gesamt</b>	<b>1.796,1</b>	<b>18,5</b>	<b>1.814,6</b>

<b>2022</b>			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	0,0	1.126,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>181,5</i>	<i>0,0</i>	<i>181,5</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>945,0</i>	<i>0,0</i>	<i>945,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	19,9	986,9
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>737,9</i>	<i>0,0</i>	<i>737,9</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>81,9</i>	<i>0,0</i>	<i>81,9</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>23,3</i>	<i>0,0</i>	<i>23,3</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>19,1</i>	<i>0,0</i>	<i>19,1</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>5,7</i>	<i>0,0</i>	<i>5,7</i>
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>	<i>99,1</i>	<i>19,9</i>	<i>119,0</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.093,5</b>	<b>19,9</b>	<b>2.113,4</b>

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 51,9 Mio. EUR (Vj: rd. 61,8 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ in Höhe von rd. 74,0 Mio. EUR (Vj: rd. 70,2 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 11,3 Mio. EUR).

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	2022
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Eventualverbindlichkeiten	11,2	16,0
<b>Gesamt</b>	<b>11,2</b>	<b>16,0</b>

Die angegebenen sonstigen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

#### 28.2. langfristige Verpflichtungen

Der ÖBB Infrastruktur Konzern 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-Infrastruktur-Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

#### 29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

### 29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	263,6	79,1	184,5	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	281,5	281,5	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	34,3	34,3	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	0,0	25,3
<b>Gesamt</b>	<b>604,7</b>	<b>394,9</b>	<b>184,5</b>	<b>25,3</b>
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	262,2	62,2	103,9	25,2
Finanzverbindlichkeiten	29.153,2	617,5	28.241,8	293,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.216,9	1.216,9	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	358,5	358,5	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>30.728,6</b>	<b>2.192,9</b>	<b>28.241,8</b>	<b>293,9</b>
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>396,4</i>	<i>102,5</i>	<i>0,0</i>	<i>293,9</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	716,5	528,8	187,7	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	166,9	166,9	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	75,5	75,5	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	0,0	32,4
<b>Gesamt</b>	<b>991,3</b>	<b>771,2</b>	<b>187,7</b>	<b>32,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>199,6</i>	<i>62,2</i>	<i>106,0</i>	<i>31,4</i>
Finanzverbindlichkeiten	26.703,2	609,6	24.840,7	1.252,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.123,2	1.123,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	771,8	771,8	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>28.598,2</b>	<b>2.504,6</b>	<b>24.840,7</b>	<b>1.252,9</b>
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>	<i>11.916,4</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.435,6</i>	<i>182,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.252,9</i>

Bei den nichtzinssensitiven Finanzinstrumenten handelt es sich um unverzinsten Posten.

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates“ (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform“ bezeichnet). Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der EURIBOR ist weiterhin uneingeschränkt als Referenzzins verwendbar. Dies ermöglicht es den Marktteilnehmern, den EURIBOR weiterhin für bestehende Verträge zu verwenden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit (zumindest bis 2025) als Referenzzinssatz bestehen bleiben wird.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Als Reaktion werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Berater:innen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft vorgenommen.

**Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko**

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2023 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,6	-0,1
<b>Schulden</b>		
Finanzverbindlichkeiten	-3,0	2,7

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2022 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	-0,1
<b>Schulden</b>		
Finanzverbindlichkeiten	-12,5	12,5

Die in den Zahlungsmitteln ausgewiesenen Verrechnungssalden mit der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH haben bis September 2022 einen Mindestzinssatz von 0%, Negativzinsen wurden nicht verrechnet.

Zum 31.12.2023 und zum 31.12.2022 bestehen keine Zinsderivate.

**29.2.b. Währungsrisiko**

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Bei verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

	2023 in Mio. USD	2022 in Mio. USD
<b>Währungssensitive Finanzinstrumente</b>		
Übrige finanzielle Vermögenswerte	89,0	87,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,0	0,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-90,0	-95,0
	<b>-5,0</b>	<b>-8,0</b>
abzgl. Devisentermingeschäfte	-5,0	0,0
<b>Nettofremdwährungsrisiko</b>	<b>-10,0</b>	<b>-8,0</b>

### Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

### 29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
<b>Gesamtexposure 2023</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	263,8	0,0	263,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	296,5	-40,8	255,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	34,7	0,0	34,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	25,3
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>620,3</b>	<b>-40,8</b>	<b>579,5</b>
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>11,2</b>	<b>-11,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2023</b>	<b>631,5</b>	<b>-52,0</b>	<b>579,5</b>
<b>Gesamtexposure 2022</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	716,4	0,0	716,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	183,8	-3,1	180,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	75,9	0,0	75,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	32,4
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>1.008,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>1.005,4</b>
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>16,0</b>	<b>0,0</b>	<b>16,0</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2022</b>	<b>1.024,4</b>	<b>-3,1</b>	<b>1.021,4</b>

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 0 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

## 29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2023 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich		Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
				Financial Instruments	Non Financial Instruments		
Anleihen	998,9	6.885,7	7.884,6	0,0	7.884,6	7.884,6	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	208,8	3.710,7	3.919,5	0,0	3.919,5	3.919,5	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	16,0	224,1	240,1	0,0	240,1	240,1	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	889,1	16.219,9	17.109,0	0,0	17.109,0	16.953,2	155,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	0,0	1.225,2	8,3	1.216,9	1.216,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	18,5	589,4	230,9	358,5	358,5	0,0
	<b>3.908,9</b>	<b>27.058,9</b>	<b>30.967,8</b>	<b>239,2</b>	<b>30.728,6</b>	<b>30.572,8</b>	<b>155,7</b>

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich		Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
				Financial Instruments	Non Financial Instruments		
Anleihen	1.000,0	7.883,3	8.883,3	0,0	8.883,3	8.883,3	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	3.919,2	3.928,3	0,0	3.928,3	3.928,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	16,1	225,9	242,0	0,0	242,0	242,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.807,3	11.842,3	13.649,6	0,0	13.649,6	13.452,8	196,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	0,0	1.126,5	3,3	1.123,2	1.123,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	19,9	986,9	215,1	771,8	771,8	0,0
	<b>4.926,0</b>	<b>23.890,6</b>	<b>28.816,6</b>	<b>218,4</b>	<b>28.598,2</b>	<b>28.401,4</b>	<b>196,8</b>

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023	nicht zahlungswirksame		Cashflows 2024 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2025-2028 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2029ff zu zahlungswirksamen Buchwerten	
			Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung		
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
Anleihen	7.884,6	0,0	244,0	998,9	691,6	2.560,9	695,4	4.324,8		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.919,5	0,0	104,8	208,8	358,3	775,6	360,4	2.935,1		
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	240,1	0,0	4,2	16,0	14,6	58,9	21,9	165,2		
Übrige Finanzverbindlichkeiten	16.953,2	21,7	194,2	537,2	720,9	3.209,2	4.042,8	12.964,1		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.216,9	0,0	0,0	1.216,9	0,0	0,0	0,0	0,0		
Sonstige Verbindlichkeiten	358,5	0,0	0,0	358,5	0,0	0,0	0,0	0,0		
<b>Summe</b>	<b>30.572,8</b>	<b>21,7</b>	<b>547,2</b>	<b>3.336,3</b>	<b>1.785,4</b>	<b>6.604,6</b>	<b>5.120,5</b>	<b>20.389,2</b>		

\*) 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 Buchwerte 31.12.2022	Cashflows 2023 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2024-2027 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2028ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2023	Tilgung *) 2023	Zinsen 2024-2027	Tilgung 2024-2027	Zinsen 2028ff	Tilgung 2028ff
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	8.883,3	0,0	266,5	1.000,0	794,7	3.557,2	836,3	4.326,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.928,3	0,0	104,8	9,1	387,3	575,2	437,2	3.344,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	242,0	0,0	4,2	16,1	14,7	55,8	23,9	170,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	13.452,8	24,9	85,6	1.443,7	326,5	1.879,5	3.054,4	9.934,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.123,2	0,0	0,0	1.061,4	0,0	61,8	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	771,8	0,0	0,0	771,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>28.401,4</b>	<b>24,9</b>	<b>461,1</b>	<b>4.302,1</b>	<b>1.523,2</b>	<b>6.129,5</b>	<b>4.351,8</b>	<b>17.774,5</b>

\*) 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, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2023	Cashflows 2024	Cashflows 2025-2028	Cashflows 2029ff
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Stromderivate – Cashflow Hedges	76,4	129,3	112,6	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	79,3	189,0	14,2	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>155,7</b>	<b>318,3</b>	<b>126,8</b>	<b>0,0</b>
<b>Finanzgarantien</b>				
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	11,2	4,5	2,0	4,7

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2023	Cashflows 2023	Cashflows 2024-2027	Cashflows 2028ff
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Stromderivate – Cashflow Hedges	6,0	0,0	50,9	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	190,8	276,5	32,2	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>196,8</b>	<b>276,5</b>	<b>83,1</b>	<b>0,0</b>
<b>Finanzgarantien</b>				
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	16,0	5,1	5,5	5,4

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2023	Cashflows 2024	Cashflows 2025-2028	Cashflows 2029ff
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	64,2	7,4	1,3	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,1	25,3	29,8	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>74,4</b>	<b>32,7</b>	<b>31,1</b>	<b>0,0</b>

in Mio. EUR	Buchwert			
	31.12.2022	Cashflows 2023	Cashflows 2024–2027	Cashflows 2028ff
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	223,1	100,7	18,9	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	295,7	64,5	133,4	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>518,8</b>	<b>165,2</b>	<b>152,3</b>	<b>0,0</b>

### 29.3. Sicherungsmaßnahmen

#### Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments zunächst im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst und zu dem Zeitpunkt, zu dem die erwarteten Zahlungsströme erfolgswirksam werden, in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwerts des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

### 29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement / Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bzw. des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) auf dem Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards 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-Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer

Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

#### 29.4.1. Cashflow Hedges (CFH)

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards und Futures, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht (Betriebsanlagen geschlossen).

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-Infrastruktur-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).

<b>Stromderivate in Hedge-Beziehung</b>			Nominal	Durchschnittlicher	Beizulegender
<b>31.12.2023</b>			(Kontraktpreis)	Ausübungspreis	Zeitwert
<b>Laufzeitende</b>	Anzahl Forwards	MWh	in Mio. EUR	in EUR	in Mio. EUR
Bestand	602	2.301.052	279,8		-66,2
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>387</i>	<i>1.270.447</i>	<i>154,7</i>	<i>121,8</i>	<i>-40,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>196</i>	<i>846.645</i>	<i>106,2</i>	<i>127,9</i>	<i>-23,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2026</i>	<i>18</i>	<i>175.200</i>	<i>18,1</i>	<i>103,6</i>	<i>-2,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2027</i>	<i>1</i>	<i>8.760</i>	<i>0,8</i>	<i>87,8</i>	<i>0,0</i>

<b>Stromderivate in Hedge-Beziehung</b>			Nominal	Durchschnittlicher	Beizulegender
<b>31.12.2022</b>			(Kontraktpreis)	Ausübungspreis	Zeitwert
<b>Laufzeitende</b>	Anzahl Forwards	MWh	in Mio. EUR	in EUR	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:

<b>Stromforwards in Mio. EUR</b>	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
<i>Stand 31.12.2021</i>	<i>283,0</i>	<i>6,2</i>	<i>289,2</i>	<i>72,3</i>	<i>216,9</i>
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
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>289,7</b>	<b>60,8</b>	<b>350,5</b>	<b>83,0</b>	<b>267,5</b>
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
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-66,2</b>	<b>4,0</b>	<b>-62,2</b>	<b>-14,3</b>	<b>-47,9</b>

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

#### 29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

<b>Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023</b>	Anzahl Forwards Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	277	1.411.701	211,9		-75,9
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>269</i>	<i>1.306.581</i>	<i>196,3</i>	<i>150,2</i>	<i>-71,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>8</i>	<i>105.120</i>	<i>15,6</i>	<i>148,7</i>	<i>-4,2</i>

<b>Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022</b>	Anzahl Forwards Einkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	744	1.884.344	423,9		41,6
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>600</i>	<i>1.642.004</i>	<i>377,1</i>	<i>229,7</i>	<i>31,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>143</i>	<i>233.580</i>	<i>45,4</i>	<i>194,4</i>	<i>9,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>1</i>	<i>8.760</i>	<i>1,3</i>	<i>153,0</i>	<i>0,1</i>

<b>Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2023</b>	Anzahl Forwards Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	53	1.275.435	175,9		60,8
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>52</i>	<i>1.179.075</i>	<i>165,3</i>	<i>-140,2</i>	<i>59,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2025</i>	<i>1</i>	<i>96.360</i>	<i>10,6</i>	<i>-109,8</i>	<i>1,3</i>

<b>Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2022</b>	Anzahl Forwards Verkauf	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	84	1.553.158	359,9		-4,8
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>65</i>	<i>1.375.426</i>	<i>318,9</i>	<i>231,9</i>	<i>-6,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2024</i>	<i>19</i>	<i>177.732</i>	<i>41,1</i>	<i>231,1</i>	<i>1,7</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

### 29.4.3. Sensitivitäten Stromderivate

Eine Erhöhung beziehungsweise Reduktion des Strompreises um 10% bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 29,0 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn- und Verlustrechnung 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-Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung mit der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen, und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Grundsätzlich wird der Finanzierungsbedarf im jährlich stattfindenden Planungsprozess ermittelt, wobei die Tilgungen der nächsten Jahre, die geplanten Investitionen, die vom Bund geleisteten Zuschüsse sowie der operative Cashflow berücksichtigt werden. Der sich daraus ergebende Finanzierungsbedarf wird kurzfristig über Kreditlinien bzw. den konzerninternen Cashpool sowie langfristig durch externe Finanzierungen gedeckt. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2023 rd. 1.362,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.793,3 Mio. EUR).

### Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster 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.

<b>Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2023 in Mio. EUR</b>	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVTPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten	Cash	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	181,9	0,0	181,9	1,0	0,0	82,1	0,0	0,4	99,4	186,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	70,5	69,8	0,7	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	81,7	0,0	81,7	0,0	64,2	7,8	0,0	9,7	4,5	81,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	311,0	29,5	281,5	0,0	0,0	281,5	0,0	0,0	0,0	281,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	282,2	248,6	33,6	0,0	0,0	33,6	0,0	0,0	0,0	33,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25,3	0,0	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3	0,0	0,0	25,3
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>1,0</b>	<b>64,2</b>	<b>405,7</b>	<b>25,3</b>	<b>10,1</b>	<b>103,9</b>	

<b>Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2023 in Mio. EUR</b>	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	27.040,4	0,0	27.040,4	26.789,8	0,0	26,5	224,1	25.173,4
Sonstige Verbindlichkeiten	18,5	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	2.112,8	0,0	2.112,8	1.967,6	79,3	49,9	16,0	2.112,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225,2	8,3	1.216,9	1.216,9	0,0	0,0	0,0	1.216,9
Sonstige Verbindlichkeiten	570,9	212,4	358,5	358,5	0,0	0,0	0,0	358,5
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>30.332,8</b>	<b>79,3</b>	<b>76,4</b>	<b>240,1</b>	

\*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVtPL EK- Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Hedge Account- ing	Leasing	Fair Value
		Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments							
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	301,1	0,0	301,1	1,5	0,0	87,9	0,0	110,0	101,7	302,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	77,6	77,0	0,6	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	415,4	0,0	415,4	0,0	223,1	2,3	0,0	185,7	4,3	415,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189,8	22,9	166,9	0,0	0,0	166,9	0,0	0,0	0,0	166,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	351,2	276,3	74,9	0,0	0,0	74,9	0,0	0,0	0,0	74,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32,4	0,0	32,4	0,0	0,0	0,0	32,4	0,0	0,0	32,4
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>1,5</b>	<b>223,1</b>	<b>332,6</b>	<b>32,4</b>	<b>295,7</b>	<b>106,0</b>	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2022 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
		Non- Financial Instruments	Financial Instruments					
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	23.870,7	0,0	23.870,7	23.638,8	0,0	6,0	225,9	20.654,2
Sonstige Verbindlichkeiten	19,9	19,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	2.832,5	0,0	2.832,5	2.625,6	190,8	0,0	16,1	2.816,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.126,5	3,3	1.123,2	1.123,2	0,0	0,0	0,0	1.123,2
Sonstige Verbindlichkeiten	967,0	195,2	771,8	771,8	0,0	0,0	0,0	771,8
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>28.159,4</b>	<b>190,8</b>	<b>6,0</b>	<b>242,0</b>	

\*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

### Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenziellen Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt:

Per 31.12.2023 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, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

31.12.2023 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung					
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	6,2	0,0	2,8	0,0	0,0	-2,4
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-422,8	0,0	-2,9	0,0	0,0	0,0

\*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR saldiert.

31.12.2022 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung					
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	10,8	0,0	8,5	0,0	0,0	1,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-44,0
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-369,1	0,0	-8,3	2,4	0,0	0,0

\*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR saldiert.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Beträge betreffen ausschließlich Dividenden.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen, sonstigen Finanzverbindlichkeiten und Krediten sowie Restbeträge aus aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR).

Erträge aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 0.

### 29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2022
<b>Stromderivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	64,2	223,1	79,3	186,3
Cashflow Hedges	10,1	295,7	76,4	6,0
<b>Sonstige Derivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	4,5
<b>Summe</b>	<b>74,3</b>	<b>518,8</b>	<b>155,7</b>	<b>196,8</b>

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.

## 29.7. Fair Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2023 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,1	10,0	0,0	10,1
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	64,2	0,0	64,2
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	1,4	1,4
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0,1</b>	<b>74,2</b>	<b>1,4</b>	<b>75,7</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	76,4	0,0	76,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	79,3	0,0	79,3
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>155,7</b>	<b>0,0</b>	<b>155,7</b>

31.12.2022 in Mio. EUR	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	295,7	0,0	295,7
Derivate ohne Hedge-Beziehung	223,1	0,0	223,1
Eigenkapitalinstrumente	0,0	1,5	1,5
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>518,8</b>	<b>1,5</b>	<b>520,3</b>
Derivate unter Hedge Accounting	6,0	0,0	6,0
Derivate ohne Hedge-Beziehung	190,8	0,0	190,8
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>196,8</b>	<b>0,0</b>	<b>196,8</b>

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt in beiden Berichtsjahren rd. 26.000 Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.000 (Vj: rd. 4.000) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2023 und 2112 (Vj: 2022 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 66 (Vj: 28) Verträge, die zwischen 2023 und 2114 (Vj: 2022 und 2114) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt, welche als operatives Leasing klassifiziert wurden. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

### Operatives Leasing

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

<b>31.12.2023</b> in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	904,1	58,9	141,4	703,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>90,4</i>	<i>1,2</i>	<i>4,6</i>	<i>84,6</i>
Fahrpark	9,7	4,3	5,3	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,3</i>	<i>3,7</i>	<i>4,5</i>	<i>0,1</i>

<b>31.12.2022</b> in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	694,4	51,0	121,0	522,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>84,5</i>	<i>1,3</i>	<i>4,2</i>	<i>79,0</i>
Fahrpark	8,1	3,2	4,8	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,1</i>	<i>2,8</i>	<i>4,2</i>	<i>0,1</i>

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2023 rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,2 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

### Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

<b>Für den 31.12.2023</b> in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
bis zu 1 Jahr	6,7	-2,2	4,5
1 bis 5 Jahre	26,7	-7,9	18,8
mehr als 5 Jahre	93,5	-12,9	80,6
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>126,9</b>	<b>-23,0</b>	<b>103,9</b>

<b>Für den 31.12.2022</b> in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsertrag	Netto- investitionen
bis zu 1 Jahr	6,6	-2,3	4,3
1 bis 5 Jahre	26,1	-8,1	18,0
mehr als 5 Jahre	98,1	-14,4	83,7
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>130,8</b>	<b>-24,8</b>	<b>106,0</b>

Im Geschäftsjahr 2023 und 2022 sind unter den finanziellen Vermögenswerten Finanzierungsleasingforderungen aus dem Sub-Lease-Vertrag mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zur Immobilie in der Lassallestraße in Höhe von rd. 103,9 Mio. EUR (Vj: rd. 106,0 Mio. EUR) enthalten.

## 30.2. Leasingnehmer

### Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

### Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2023 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2024	20,2	-4,2	16,0
2025 bis 2028	73,6	-14,6	59,0
nach 2028	187,0	-21,9	165,1
<b>Summe</b>	<b>280,8</b>	<b>-40,7</b>	<b>240,1</b>

Für den 31.12.2022 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2023	20,3	-4,2	16,1
2024 bis 2027	70,5	-14,7	55,8
nach 2027	194,0	-23,9	170,1
<b>Summe</b>	<b>284,8</b>	<b>-42,8</b>	<b>242,0</b>

### In der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2023	2022
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	4,3	2,3
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,5	0,6
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	10,3	10,3
Ertrag aus der Untervermietung oder Subleasing von Nutzungsrechten	6,5	0,7

### In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2023	2022
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	14,9	11,2
<i>davon Tilgungsanteil</i>	<i>12,9</i>	<i>9,9</i>
<i>davon Zinsanteil</i>	<i>2,0</i>	<i>1,3</i>

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden im operativen Cashflow dargestellt.

### Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

### 30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Die letzte offene Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL-Transaktion) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial wurde im Jahr 2022 beendet. Aus der Beendigung dieser sowie einer Transaktion aus Vorjahren bestehen Ansprüche gegenüber verbundenen Tochterunternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR).

## 31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

### Konzessionen Liechtenstein und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin jener Strecken oder Streckenteile ihres Netzes, die auf ausländischem Territorium liegen Konzessionen der jeweiligen nationalen Eisenbahnbehörden.

- Für die Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende Eisenbahn-Konzession als „Infrastruktur-Konzession auf der Strecke liechtensteinisch-österreichische Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur liechtensteinisch-schweizerischen Staatsgrenze bei Schaan“ erteilt. Diese Konzession ist auf 47 Jahre befristet und erlischt am 31.12.2067.
- Für die Teilstrecken auf Schweizer Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verfügungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 sowie vom 04.11.2021 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“
  - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) 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.

Diesbezüglich ist eine Sanierung der Bestandsstrecke, voraussichtlich ab 2024ff. vorgesehen. Die Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und haben zum 31.12.2023 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-Infrastruktur-Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 267,6 Mio. EUR [Vj: rd. 38,3 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 301,4 Mio. EUR [Vj: rd. 120,9 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 2% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Rail Cargo Group		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	174,9	140,1	352,1	293,0	0,0	0,0	375,6	217,8
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	54,6	46,3	66,9	66,7	0,0	0,0	185,4	170,1
Forderungen aus Lieferung und Leistung	14,3	5,6	43,2	6,4	0,0	0,0	75,1	42,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	16,0	22,9	0,0	0,0	88,5	90,6
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	9,3	11,1	30,5	30,2	0,0	0,0	62,4	140,1
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	294,7	1.253,8

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 5,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,5 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 24,5 Mio. EUR (Vj: rd. 21,4 Mio. EUR). Per 31.12.2023 werden Forderungen über rd. 144,1 Mio. EUR (Vj: rd. 169,5 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 12,8 Mio. EUR (Vj: rd. 10,4 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Aus der Anmietung eines Bürogebäudes, das teilweise mittels Sublease-Verträgen an Gesellschaften des übrigen ÖBB-Konzerns weitervermietet wird, ergeben sich Leasingforderungen in Höhe von insgesamt rd. 103,9 Mio. EUR (Vj: rd. 106,0 Mio. EUR), die sich mit rd. 88,2 Mio. EUR (Vj: rd. 90,0 Mio. EUR) auf die ÖBB-Business Competence Center GmbH, mit rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 9,6 Mio. EUR) auf die ÖV Ticketshop GmbH und mit rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR) auf die ÖBB-Personenverkehr AG verteilen.

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt. Den Mitgliedern der Vorstände und der Aufsichtsräte des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG sowie denen nahestehende Unternehmen oder Personen wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Bei der angeführten Transaktion handelt es sich um Umsätze im Zusammenhang mit Immobilien zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und einem dem Aufsichtsrat nahestehenden Unternehmen.

in Mio. EUR	Aufsichtsräten nahestehende Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,1	0,1	4,5	4,2	0,6	0,5
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	0,0	0,0	36,9	33,3	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,0 *)	0,0 *)	0,7	0,5	0,1	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	0,0	0,0	6,0	2,2	0,0	0,0

\*) Kleinstbetrag.

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

## Leistungsbeziehungen mit dem Bund, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung des Bundes

### Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 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 gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung 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. Mio. 822,1 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
<b>Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG</b>	<b>1.085,3</b>	<b>-411,1</b>	<b>674,2</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.316,3	86,7	1.403,0
<b>Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG</b>	<b>1.316,3</b>	<b>86,7</b>	<b>1.403,0</b>
<b>Summe sonstiger betrieblicher Ertrag</b>	<b>2.401,6</b>	<b>-324,4</b>	<b>2.077,2</b>

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2023 ein Betrag in Höhe von rd. 645,0 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
<b>Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 BBG</b>	<b>1.182,5</b>	<b>-360,5</b>	<b>822,1</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.221,0	20,1	1.241,0
<b>Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 BBG</b>	<b>1.221,0</b>	<b>20,1</b>	<b>1.241,0</b>
<b>Summe sonstiger betrieblicher Ertrag</b>	<b>2.403,5</b>	<b>-340,4</b>	<b>2.063,1</b>

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. 109,0 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. 31,1 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 und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.156 TEUR (Vj: rd. 1.115 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge sowie 2022 nachträgliche variable Zahlungen für Vorperioden für ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Vorsorgekasse für Mitarbeiter:innen wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 15 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen erhöhten sich um rd. 2 TEUR von rd. 38 TEUR auf rd. 40 TEUR. An Pensionskassen wurden rd. 80 TEUR (Vj: rd. 80 TEUR) entrichtet. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2023 rd. 415 TEUR (Vj: rd. 407 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 48 TEUR (Vj: rd. 45 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 76 TEUR erhöht (Vj: rd. 331 TEUR verringert).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstandsmitglieder der Mutterunternehmen und Geschäftsführungsmitglieder von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topführungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische, soziale und ökologische Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet.

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der Geschäftsführung von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Geschäftsführer:innen für ihre Tätigkeit als Geschäftsführung rd. 990 TEUR (Vj: rd. 852 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Geschäftsführer:innen, die gleichzeitig Dienstnehmer:innen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführungstätigkeit.

## Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhalten die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Infrastruktur AG für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 152 TEUR (Vj: rd. 164 TEUR). Es wurden keine (Vj: keine) Bezüge für übrige Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften bezahlt.

## 33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägigen Finanzinformationen vorliegen.

### Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

## Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 290,4 Mio. EUR [Vj: rd. 246,1 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 353,1 Mio. EUR [Vj: rd. 187,9 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 153,4 Mio. EUR [Vj: rd. 117,5 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Umsatzerlöse	2023	2022
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	1.129,1	939,4
Deutschland	56,8	16,8
Übrige Märkte	63,6	28,2
<b>Gesamt</b>	<b>1.249,5</b>	<b>984,4</b>

Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge	2023	2022
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	2.541,9	2.493,3
Deutschland	0,2	0,0
Übrige Märkte	0,0 *)	0,7
<b>Gesamt</b>	<b>2.542,1</b>	<b>2.494,0</b>

\*) Kleinstbetrag.

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 24,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25,5 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

## 34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 21,6 Mio. EUR (Vj: rd. 31,4 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 290,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.252,9 Mio. EUR).

Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 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 in Höhe von rd. 166,6 Mio. EUR führt.

Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2022	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2023
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	7.883,3	-1.000,0	-2,0	4,4	0,0	6.885,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.919,2	-9,0	0,0	-199,5	0,0	3.710,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	225,9	-0,1	0,0	-1,7	0,0	224,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	11.842,3	4.381,9	-0,8	-73,9	70,4	16.219,9
<b>Gesamt langfristige Schulden</b>	<b>23.870,7</b>	<b>3.372,8</b>	<b>-2,8</b>	<b>-270,7</b>	<b>70,4</b>	<b>27.040,4</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	1.000,0	0,0	0,0	-1,1	0,0	998,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,1	0,0	0,0	199,7	0,0	208,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,1	-12,9	0,0	12,8	0,0	16,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	554,4	15,0	0,0	24,9	0,9	595,2
<b>Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>1.579,6</b>	<b>2,1</b>	<b>0,0</b>	<b>236,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1.818,9</b>

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2021	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2022
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	8.878,9	-1.500,0	3,3	501,1	0,0	7.883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.930,9	-14,3	0,0	2,6	0,0	3.919,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	88,9	0,0	0,0	137,1	0,0	225,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	9.199,3	2.853,1	-1,6	-213,9	5,3	11.842,3
<b>Gesamt langfristige Schulden</b>	<b>22.098,1</b>	<b>1.338,8</b>	<b>1,7</b>	<b>426,9</b>	<b>5,3</b>	<b>23.870,7</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	1.498,6	0,0	0,0	-498,6	0,0	1.000,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14,8	-3,4	0,0	-2,3	0,0	9,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,6	-10,0	0,0	17,5	0,0	16,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	343,2	0,0	0,0	211,2	0,0	554,4
<b>Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>1.865,2</b>	<b>-13,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-272,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1.579,6</b>

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

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.

### 35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2023 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Im Berichtsjahr gab es keine wesentlichen Änderungen bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften. 2023 wurde mit einem Anteil von 60% die Gesellschaft ÖBB-BE GmbH & Co KG gegründet. Die Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu., an der die ÖBB-Infrastruktur AG 27,74% der Anteile hielt, wurde im Dezember 2023 liquidiert und aus dem Firmenbuch gelöscht. 2022 wurden die Anteile der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH veräußert, womit dieses Unternehmen nicht mehr als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wird. Nachfolgend findet sich eine Aufstellung jener Konzernunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält oder die im aktuellen Berichtsjahr neu gegründet wurden. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart	
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V	c)
▶ 100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0	f)
▶ 100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0	f)
▶ 100%	ÖBB-Operative Services GmbH (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH)	A-1150 Wien	V	e)
▶ 100%	ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (vormals: Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG)	A-1150 Wien	V	e)
▶ 100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0	d)
▶ 100%	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V	a)
▶ 100%	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	Gauerngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
▶ 100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0	h)
▶ 100%	Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V	g)
▶ 100%	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	g)
▶ 60% (Vj: 100%)	ÖBB-BE GmbH (vormals: ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H., Umbenennung und Verkauf von 40% der Anteile im September 2023)	A-1020 Wien	V0	b)
▶ 60%	ÖBB-BE GmbH & Co KG (Neugründung im September 2023)	A-1020 Wien	V0	b)
▶ 51%	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V	c)
▶ 50%	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E	b)
▶ 50%	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E	c)
▶ 43,05%	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	c)
▶ 8%	HIT Rail B.V.	NL-3511 SB Utrecht	0	k.A.
▶ KG-Anteil	UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0	k.A.
▶ KG-Anteil	Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0	k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. keine Angaben

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien.
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften.
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung.
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen.
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur.
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezial- und Straßenfahrzeugen.
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
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

### 36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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 Spaltungstichtag 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-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2023 am 18.03.2024 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 258.200.751,31 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

### 37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2023 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

#### Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo  
 Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc  
 Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

#### Aufsichtsratsmitglieder

Mag. <sup>a</sup> Manuela Waldner	ab 18.07.2023	Vorsitzende
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	bis 17.07.2023	Vorsitzender
Mag. Arnold Schiefer	ab 18.07.2023	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. <sup>a</sup> Iris Appiano-Kugler	bis 30.06.2023	1. Stellvertreter des Vorsitzenden 2. Stellvertreterin der Vorsitzenden

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Claudia Nutz  
 Mag.<sup>a</sup> Waltraud Schmid  
 Mag. Georg Schöppl

Gerhard Siegl	ab 14.02.2023	Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler	bis 14.02.2023	Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Josef Salfelner	ab 01.01.2024	Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit	bis 31.12.2023	Belegschaftsvertreter

Wien, am 18.03.2024

Die Vorstandsmitglieder

Mag.<sup>a</sup> Silvia Angelo eh  
 (Ressort Finanzen, Services,  
 Immobilien)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Judith Engel, MBA MSc MSc eh  
 (Ressort Netzausbau und  
 Infrastrukturbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy eh  
 (Ressort Betrieb, Markt,  
 Digitalisierung)

## Bericht zum Konzernabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, 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 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

## Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

### Beschreibung / Risiko

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als drei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.

Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“.

### Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung

Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.

Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Sachanlagen durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir Interne Revisionsberichte mit Bezug auf den besonders wichtigen Prüfsachverhalt eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.

Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungshandbuch“) hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.

Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich vom Sachanlagevermögen, Stichproben im Bereich von Investitions- und Instandhaltungsaufträgen, sowie anhand ausgewählter Stichproben von wesentlichen Projekten die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie („Aktivierungshandbuch“) geprüft. Die Auswahl der Stichproben von wesentlichen Projekten erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.

Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in den Stichproben enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

<b>Beschreibung / Risiko:</b>	<b>Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung</b>
<p>Zum 31. Dezember 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 gesetzekonformer Marktaufschläge bis einschließlich der Netzfahrplanperiode 2021), sowie um die Zulässigkeit der Höhe der Stationsentgelte bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 2021.</p>	<p>Wir haben die Einschätzung des Managements betreffend Ansatz und Höhe der Rückstellungen hinterfragt und geprüft. Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft kommt.</p>	<p>Wir haben den Prozess betreffend Ansatz und Bewertung der Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren erhoben und die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt.</p>
<p>Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Daten Grundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Insbesondere haben wir dabei den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2023, mit dem Management, den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches und den beigezogenen Rechtsanwälten besprochen. Weiters haben wir uns mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus von der Gesellschaft abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt.</p>
<p>Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, aufgrund möglicher Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.</p>	<p>Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt „3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen, c. Rückstellungen“ sowie „B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26.2. Sonstige Rückstellungen“.</p>	<p>Die Gesellschaft bezieht bei der Berechnung der Rückstellung insbesondere extern erstellte Sachverständigengutachten und juristische Stellungnahmen von externen Rechtsanwälten mit ein. Diese haben wir im Rahmen der Prüfung eingeholt und uns davon überzeugt, dass deren Ergebnisse angemessen und deren Arbeiten für unsere Zwecke adäquat sind. Weiters haben wir uns einen Eindruck über deren Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität verschafft.</p> <p>Schließlich haben wir die Entwicklung dieser Verfahren nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches kritisch gewürdigt.</p>
	<p>Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.</p>

## Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten im Strombereich

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Die von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft betriebene Eisenbahninfrastruktur umfasst neben dem Schienennetz u.a. auch das 16,7 Hz-Bahnstromnetz zur Übertragung des Traktionsstroms. Ferner werden Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) und ausgewählte Großbaustellen mit Energie versorgt.</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die implementierten Richtlinien, das interne Kontrollsystem, die Risikomanagementstrategie und deren Dokumentation sowie wesentliche Schlüsselkontrollen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet („Funktionsprüfung“). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen wie Kontrollen, dass nur mit genehmigten Handelspartnern Geschäfte abgeschlossen wurden, Kreditlimit-reports und Sperren von Handelspartnern, sowie Prüfung der korrekten Übernahme von Marktpreisen ins Handelssystem.</p>
<p>Zur Bereitstellung des Transaktionsstroms betreibt die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft mehrere Kraftwerke und hat langfristige Lieferverträge mit mehreren Energieversorgungsunternehmen abgeschlossen. Zusätzlich erforderliche Strommengen werden durch Stromhandelsgeschäfte (Forwards) am Strommarkt (OTC-Handel) und seit Oktober 2023 auch an der Börse (Futures) beschafft.</p>	<p>Wir haben weiters Gespräche mit den IKS-Kontrollownern und IKS-Testern, die unabhängig nachgelagerte Kontrollen im Bereich Energie/Portfoliomanagement durchführen, geführt, ein Verständnis über deren Tätigkeiten gewonnen und deren Kompetenz und fachliche Qualität beurteilt. Ferner haben wir die internen Revisionsberichte mit Prüfungsgegenstand im Bereich Stromhandel eingeholt, gelesen und hinsichtlich Auswirkung auf unsere Prüfungsstrategie gewürdigt und zusätzliche Prüfungshandlungen gesetzt.</p>
<p>Insbesondere ist die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft angesichts von Strompreisvolatilitäten von Preisschwankungs- und Ausfallsrisiken bei Handelspartnern betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Der ÖBB-Infrastruktur-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.</p>	<p>Für das Handelssystem „BelVis“ haben wir im Rahmen der Prüfung unter Beiziehung unserer IT-Experten die Generalen IT-Kontrollen (IT-Environment, IT-Prozesse, IT-Internes Kontrollsystem) mit Schwerpunkt auf das Änderungsmanagement, Systemsicherheit und Zugriffsschutz geprüft.</p>
<p>Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.</p>	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben einzelne Stromhandelsgeschäfte hinsichtlich Existenz, Vollständigkeit und Bewertung geprüft. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Einholung von externen Bestätigungen sowie den Abgleich mit Verträgen und anderen Nachweisen.</p>
<p>Das Risiko für den Konzernabschluss ergibt sich daraus, dass bei der Verwendung von Bewertungsmodellen zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte die darin enthaltenen Annahmen und Parameter in hohem Ausmaß ermessensbehaftet sind und dass an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen formelle und materielle Anforderungen geknüpft sind.</p>	<p>Des Weiteren haben wir die Bewertungsmodelle und die zugrunde liegenden Bewertungsparameter zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte auf ihre Angemessenheit und konsistente Anwendung hin geprüft. Wir haben in Stichproben wesentliche verwendete Parameter mit extern zugänglichen Werten und die Berechnung der Zeitwerte nachvollzogen.</p>
<p>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den derivativen Finanzinstrumenten befinden sich im Anhang unter Punkt „A. 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Finanzinstrumente, Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten“, sowie unter Punkt C. 29. Finanzinstrumente.</p>	<p>Sicherungsbeziehungen wurden in Stichproben insbesondere dahingehend beurteilt, ob die Dokumentation der Sicherungsbeziehung und der Effektivität der Sicherung vorhanden ist und den internen Richtlinien entspricht. Die durchgeführten Effektivitätstests wurden in Bezug auf ihre Angemessenheit kritisch gewürdigt.</p>

<b>Beschreibung / Risiko:</b>	<b>Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung</b>
	<p>Der korrekte Ausweis im Konzernabschluss – erfolgswirksam oder erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis – je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen bei zur Absicherung von Stromeinkaufspreisen abgeschlossenen Derivaten („Cashflow-Hedge“) eingesetzt werden, sowie die mit diesen Bewertungseffekten einhergehende Erhöhung der passiven latenten Steuern wurde von uns geprüft.</p> <p>Weiters haben wir überprüft, ob die Angaben im Konzernabschluss (Notes) betreffend die Bewertungsmethoden und die Bildung von Sicherungsbeziehungen angemessen und vollständig sind.</p>

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

### Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

### Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

### Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

### Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

**Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2023 als Abschlussprüfer gewählt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

**Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Christoph Harreither.

Wien, am 18. März 2024

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Victoria Scherich eh

Wirtschaftsprüferin

\* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

## Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023

Wir haben die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 (nachfolgend „Prüfung“) der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (nachfolgend „ÖBB“), Wien, zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit durchgeführt.

Die nichtfinanzielle Berichterstattung erfolgt in Übereinstimmung mit § 243b UGB und § 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 ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die ordnungsgemäße Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung 2023 in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften des § 243b UGB<sup>1</sup> und 267a UGB<sup>2</sup> (NaDiVeG), den gesetzlichen Vorschriften der EU-TaxonomieVO<sup>3</sup>, sowie den GRI Universal Standards 2021<sup>4</sup> 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 § 243b UGB und § 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.

<sup>1</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40189008/NOR40189008.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40189009/NOR40189009.pdf>

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/852/>

<sup>4</sup> <https://www.globalreporting.org/standards>

Die Prüfung dient allein dazu ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft 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 § 243b UGB und § 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 Vorstands 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“<sup>5</sup> 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 § 243b UGB und § 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 18. März 2024

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

ppa. Susanna Gross, MA eh

Wirtschaftsprüferin

<sup>5</sup> Fassung vom 18. April 2018, herausgegeben von der Kammer der Wirtschaftstreuhandberufe, Kapitel 7, [http://www.kwt.or.at/PortalData/1/Resources/aab/AAB\\_2018\\_de.pdf](http://www.kwt.or.at/PortalData/1/Resources/aab/AAB_2018_de.pdf)

## Impressum

### Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG

Praterstern 3

1020 Wien

Tel: +43 1 93000-0

E-Mail: [infra.kundenservice@oebb.at](mailto:infra.kundenservice@oebb.at)

[infrastruktur.oebb.at](http://infrastruktur.oebb.at)

### Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit Unterstützung von firesys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: [infrastruktur.oebb.at/gb2023](http://infrastruktur.oebb.at/gb2023)

### Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG

Konzernkommunikation

Am Hauptbahnhof 2

1100 Wien

Tel: +43 1 93000-44075

E-Mail: [kommunikation@oebb.at](mailto:kommunikation@oebb.at)

[konzern.oebb.at](http://konzern.oebb.at)

### ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.

Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

