

A high-speed train, primarily red with silver accents, is shown in motion, curving through a mountainous landscape. The train is on a track that follows the edge of a steep, forested hillside. In the foreground, a paved path with a metal railing runs parallel to the tracks. The background features dense evergreen forests and distant mountains under a clear sky.

Gemeinsam Fahrt aufnehmen

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Inhalt

Konzernlagebericht	2
A. Struktur und Beteiligungen	2
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	6
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	14
D. Forschung und Entwicklung	35
E. Konzernbeziehungen	37
F. Chancen-/Risikobericht	38
G. Nichtfinanzielle Erklärung	48
H. Anmerkungen zum Lagebericht	100
Glossar	101
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG	102
Konzernabschluss	103
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2020	103
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2020	104
Konzern-Bilanz zum 31.12.2020	105
Konzern-Geldflussrechnung 2020	106
Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2020	107
Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2020	108
A. Grundlagen und Methoden	108
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	127
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	154
Bestätigungsvermerk	182

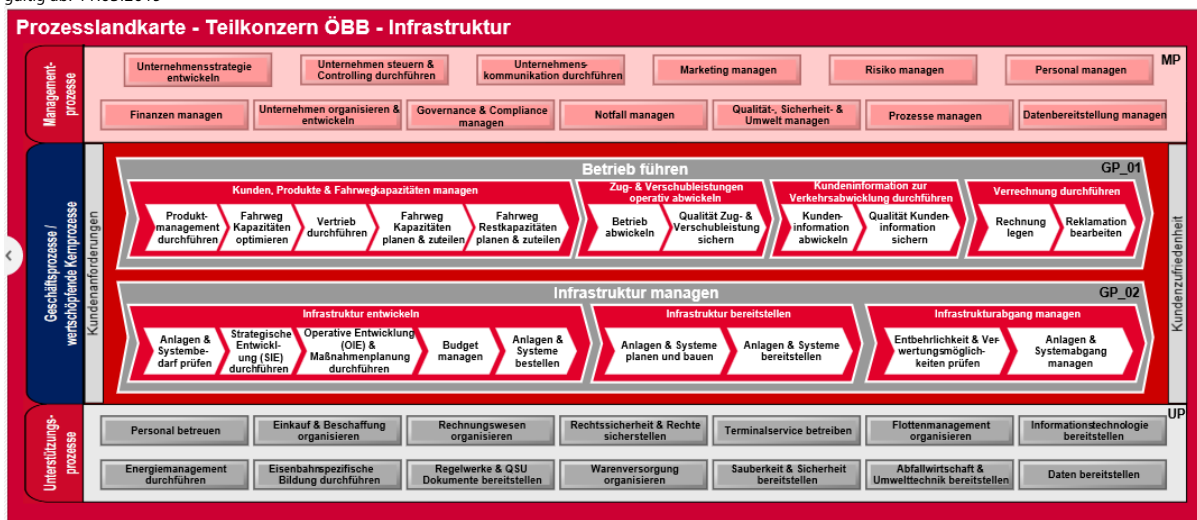
Konzernlagebericht

A. Struktur und Beteiligungen

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

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

Verantwortlich: Vorstand der ÖBB Infrastruktur AG
 Status: veröffentlicht
 gültig ab: 11.03.2019



Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein zertifiziertes integriertes Managementsystem, das die Verbesserung in den Bereichen, Qualität, Umwelt-, Arbeitnehmerschutz und Sicherheit unterstützt und überwacht. Externe Audits stehen am Beginn des Auditzyklus, interne Audits unterstützen den Prozess der kontinuierlichen Verbesserung im Unternehmen. Als Abschluss der Auditperiode fließen die Wirksamkeitsergebnisse in die Managementbewertung ein. Das integrierte Managementsystem folgt dem allgemein üblichen Managementkreislauf Plan – Do – Check – Act. Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden im Rahmen einer jährlichen Managementbewertung dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht.

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

	ÖNORM EN ISO 9001: 2015	ÖNORM EN ISO 14001: 2015	ISO 45001: 2018	ISO 55001: 2014	SMS gem. Eisenbahngesetz § 39
ÖBB-Infrastruktur AG	X	X	X	X	X
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	X	X	X		
Rail Equipment GmbH & Co KG	X	X	X		
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	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 Aktiengesellschaft (fortan

ÖBB-Infrastruktur AG). Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht und ist beim Handelsgericht Wien mit der Firmenbuchnummer FN 71396w registriert. Der Sitz der Gesellschaft ist Praterstern 3, A-1020 Wien.

Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2020	per 31.12.2019
Beteiligungen >50%	20	20
Beteiligung 20–50%	4	3
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Beteiligungen <20%	1	1
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Summe	25	24
<i>davon im Ausland</i>	2	2

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.609 MitarbeiterInnen (Stand 31.12.2020) betreibt in Österreich 1.046 Bahnhöfe 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 Gesellschaft mbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 3.892 Gebäuden sowie 1.046 Bahnhöfen 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. Rund 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2020 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 60,4 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) erzielt werden.

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, Kundensanitäranlagen und Bahnsteigen bis zur Bahnsteigkante. Sie ist der kompetente Ansprechpartner sowohl konzernintern als auch gegenüber KundInnen, AnrainerInnen, Gebietskörperschaften und Interessensgruppen. Eine der wichtigsten aussagekräftigen Qualitätskennzahlen des ÖBB-Immobilienmanagements sind: Qualitätscheck, Störungskennziffern und Beschwerden.

Der gesetzte Zielwert für die Kundenzufriedenheit in Summe (Ø aller Kategorien im QC) wurde im Jahr 2020 erreicht. Im Vergleich zu 2019 konnte sogar eine leichte Steigerung der Kundenzufriedenheit erreicht werden. Die Anforderungen betreffend Sauberkeit und Erhaltung im Hinblick auf den definierten Zielwert 2020 wurden sogar geringfügig übertroffen, im Bereich der Sicherheit liegt das Jahresergebnis ebenfalls im Zielwertkorridor. In der Barrierefreiheit konnte im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Steigerung erzielt werden. Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen nahm 2020 zum Jahresende hin eine rückläufige Entwicklung. Der Durchschnittswerts pro Monat lag mit 228 Sofortmaßnahmen unter jenem von 2019 (241 Sofortmaßnahmen). Die durchschnittliche Anzahl an Sofortmaßnahmen pro Bahnhof und Jahr liegt bei 2,61. Zu Beginn der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen vergleichsweise bei 7.000 pro Monat. Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2020 beläuft sich auf 1.132. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Beschwerden Service 719, Sicherheit 153, Sauberkeit 260. Bemessen an rd. 266,6 Mio. Fahrgästen (Gesamtwert 2019) entfielen 0,42 Beschwerden auf 100.000 Fahrgäste, was einer Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG

Mungos ist der konzerninterne umfassende Anbieter von Sicherheits- und Sauberkeitsdienstleistungen. Im Bereich der Reinigung werden österreichweit die Bahnhöfe – und somit der für die KundInnen sichtbare Bereich – durch Mungos-Personal 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 MitarbeiterInnen von besonderer Bedeutung: Mungos hat in jedem Bundesland bzw. Gebiet MitarbeiterInnen mit der Meisterprüfung in der Reinigung – dadurch ist eine gute Beratung der internen Auftraggeber sichergestellt. Für EVUs bietet Mungos einen umfassenden Service bei der Graffiti-Entfernung von Zügen. Mungos ist seit 01.01.2017 Generaldienstleister für operative Sicherheitsleistungen im ÖBB-Konzern. Auf den Bahnhöfen sorgen Mungos-Securitys für Sicherheit und Ordnung – durch ein intelligentes, die tatsächliche Lage widerspiegelndes Flächenkonzept werden alle Bahnhöfe in Österreich entweder durch mobile Streifen oder durch stationäre MitarbeiterInnen 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. Mungos entwickelt sich dadurch zu einem One-Stop-Shop im Konzern und garantiert eine effiziente Leistungserbringung. Neben den Reinigungs- und SicherheitsmitarbeiterInnen sind auch alle operativen KundeninformationsmitarbeiterInnen der ÖBB an den Bahnhöfen Teil von Mungos. Mungos ist mit seinen Produkten das Gesicht der ÖBB-Infrastruktur AG beim Endkunden. Des Weiteren tritt die Mungos GmbH & Co KG seit 01.09.2019 auch als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten ArbeitnehmerInnen ein.

Rail Equipment GmbH & Co KG

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

Güterterminal Werndorf Projekt GmbH

Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH wurde zur Realisierung des Güterterminals Werndorf im Zuge eines Public-Privat-Partnership-Modells errichtet und von der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2012 erworben.

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 wird von der ÖBB-Infrastruktur AG geleast. Derzeit hat die WS Service GmbH rd. 100 von der ÖBB-Infrastruktur AG überlassene MitarbeiterInnen.

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.

Die erste Option der Verlängerung wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG bereits gezogen. Der Rahmenvertrag wurde um weitere zwei Jahre bis 31.12.2022 verlängert.

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

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

Weichenwerk Wörth GmbH

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

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit 2011 zu 50% an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE und damit am Großprojekt „Errichtung des Brenner Basistunnels“ beteiligt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG im jeweils geltenden Rahmenplan von der Republik Österreich zur Verfügung gestellt.

Breitspur Planungsgesellschaft mbH

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH ist die Planung der Weiterführung der 1.520-Millimeter-Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Beteiligung an dieser Gesellschaft beträgt 25%.

Logistik Center Austria Süd GmbH

Unternehmensgegenstand der Logistik Center Austria Süd GmbH ist Destinationsmarketing und Standortentwicklung. Der Schwerpunkt dabei liegt auf der Entwicklung des Standortes Villach Süd zu einem internationalen Logistikhub und Dry Port zur Verbesserung der überregionalen Sichtbarkeit Kärntens als Logistikstandort und Unterstützung bei Betriebsansiedelungen im bahnaffinen Bereich. Die Beteiligung an dieser Gesellschaft beträgt 50%.

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 Gauermanngasse 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 18.609 MitarbeiterInnen. 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

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

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

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

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

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

*) Zeitreihe nur ohne Prognose verfügbar.

Quelle: IWF, UNIDO.

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

¹ IMF.

² IMF.

³ IMF.

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

⁵ Oxford Economics.

⁶ IMF und UNIDO.

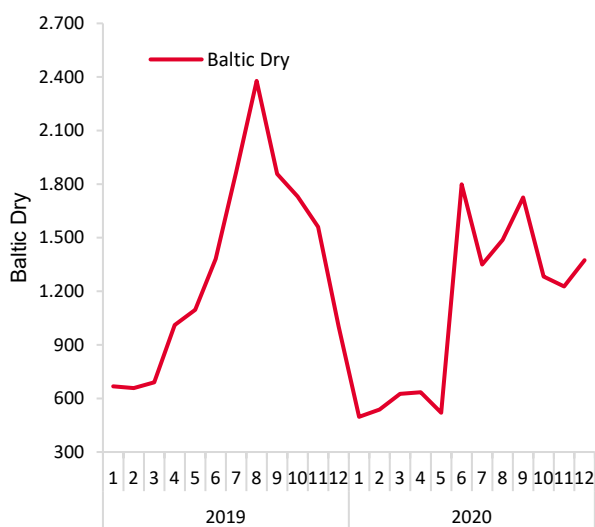
⁷ Finanz.net.

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

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

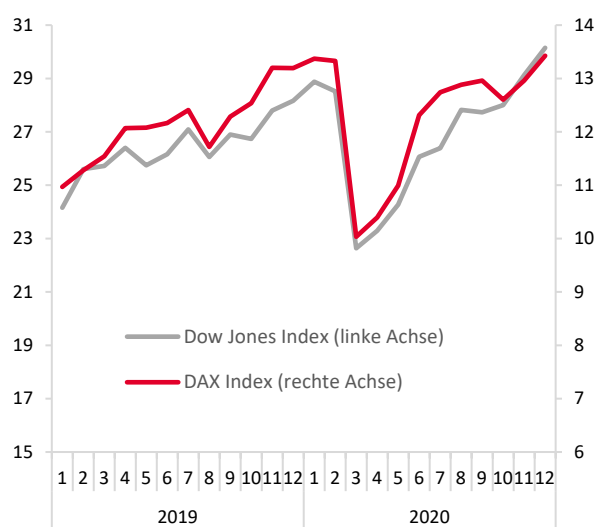
Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Baltic Dry Index für Rohstofftransportpreise (Indexpunkte)



Quelle: Baltic Exchange.

DAX und Dow Jones (Indexpunkte in Tsd.)



Quelle: Finanz.net

⁸ IMF.
⁹ Finanz.net.
¹⁰ IMF.
¹¹ Economist.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

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

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

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

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

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

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

¹² Europäische Kommission.

¹³ Eurostat.

¹⁴ Handelsblatt.

¹⁵ Europäische Kommission.

¹⁶ Europäische Kommission.

¹⁷ Europäische Kommission.

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

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

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

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

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

Quelle: Statistik Austria, IHS, Oxford Economics.

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

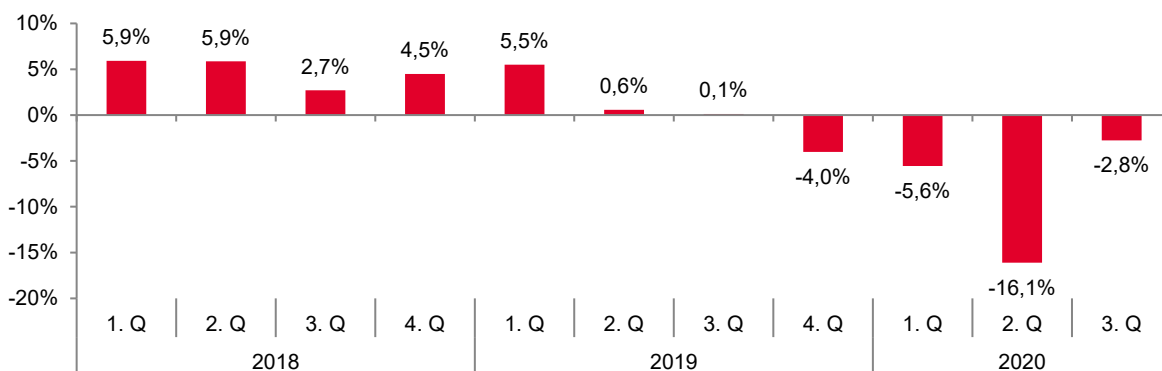
In der Sachgütererzeugung wird 2021 mit einem Abbau von Beschäftigung gerechnet. Nach einem Rückgang der unselbstständig Beschäftigten von 2,0% im Jahr 2020, wird das Beschäftigungsniveau auch 2021 unter dem Vorkrisenniveau liegen. Insbesondere die Autozuliefer- und Stahlindustrie ist massiv betroffen.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

¹⁸ WIFO.

¹⁹ ÖNB.

²⁰ Orf.at, Trend.

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



Quelle: Statistik Austria.

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

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

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

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

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

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

²¹ BMF.

²² IHS.

²³ OeNB.

²⁴ Der Standard.

²⁵ OeBFA.

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

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

Der zweite COVID-19 bedingte Schwerpunkt galt der Darstellung der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie für den Verkehrssektor sowie der Entwicklung geeigneter diesbezüglicher Gegensteuerungsmaßnahmen. Die Maßnahmen reichten dabei von

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

Mit den genannten Schritten und weiteren Maßnahmen wie der Inanspruchnahme der vom Gesetzgeber angebotenen – Kurzarbeit für 6.156 MitarbeiterInnen im ÖBB-Konzern sowie mit – internen Einsparungsschritten konnte der enorme wirtschaftliche Schaden für den ÖBB-Konzern vorerst um mehrere hundert Millionen Euro minimiert werden.

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

Themenmanagement in Österreich

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

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

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

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

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

Zu folgenden Bereichen wurden Positionspapiere und Argumentarien erarbeitet und bei Politik und Institutionen in Österreich präsentiert:

- Bestbieterkriterien im österreichischen Busmarkt etablieren
- Clean Vehicles-Directive in Österreich nachhaltig umsetzen
- Erneuerbaren Bahnstrom in Österreich fördern

Themenmanagement in Brüssel

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

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

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

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

- Europäisches Klimaschutzgesetz (Teil des European Green Deal)
- Grüne Energie für die Bahn fördern (Teil des European Green Deal)
- Sektorintegration für das System Bahn
- Europäische Maßnahmen für eine verbesserte Anbindung des intermodalen Schienengüterverkehrs an die osteuropäischen Mittelmeerhäfen (Teil des European Green Deal)
- Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (Teil des European Green Deal)
- Mehr Güter auf die Schiene verlagern
- Nachtzüge in Europa stärken

B.3. Marktumfeld

Laut Bundesbahngesetz ist der sechsjährige Rahmenplan für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich anzupassen. Entsprechend der Aktualisierung des Jahres 2020 ist von 2021 bis 2026 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 17,5 Mrd. EUR vorgesehen – inklusive des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel.²⁶ Der Rahmenplan folgt der Leitstrategie für den Ausbau des ÖBB Netzes. Eine zentrale Vorgabe ist es, die Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplans im Personenverkehr zu schaffen. Überdies ist auf die Erfordernisse für das Eisenbahnsystem der Europäischen Union Bedacht zu nehmen, einschließlich der Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten.

Von internationaler Bedeutung ist in erster Linie das laufende Projekt des Brenner Basistunnels samt Zulaufstrecken. Beim Nordzulauf wurden auf österreichischer Seite 2020 letzte Anpassungen der Planung für den viergleisigen Ausbau im Raum Wörgl vereinbart. Auf deutscher Seite hat das Raumordnungsverfahren für die Trassenauswahl begonnen.²⁷ Im Osten Österreichs kommt neben der zentralen Donauachse der Baltisch-Adriatischen Achse mit ihren laufenden Bauprojekten, dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn die größte internationale Bedeutung zu.

Mehrere weitere Bahnverbindungen zu unseren Nachbarländern werden gemäß Rahmenplan in den kommenden Jahren ertüchtigt und ausgebaut:²⁸

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

Die zuletzt genannte Verbindung ist Teil der Hauptstrecke zwischen München und Zürich. Diese Strecke ist seit Dezember 2020 durchgehend elektrifiziert. Damit ist sie eine attraktive Schnellzugstrecke von München nach Vorarlberg und weiter in die Schweiz. Darüber hinaus könnte sie sich auch zu einer Güter-Zulaufstrecke für die neue Alpentransversale (NEAT) durch den Gotthard entwickeln. Die NEAT wurde im September 2020 mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels planmäßig fertiggestellt.²⁹

Auch im Osten und Südosten von Österreich werden Infrastrukturmaßnahmen gesetzt, die Einfluss auf den Schienenverkehr nach und durch Österreich haben. In Slowenien wird bis 2023 die Bahnstrecke zwischen Marburg/Maribor und der österreichischen Grenze für höhere Achslasten und Kapazitäten ertüchtigt. Damit wird die Erreichbarkeit des slowenischen Adria Hafens Koper auf der Schiene wesentlich verbessert. Zudem wird die Strecke zwischen Koper und Divača zweigleisig ausgebaut. Nach der 2020 erfolgten Ausschreibung werden hier im Frühjahr 2021 die Baulose vergeben.³⁰

Als Verlängerung der Donau-Achse in Richtung Türkei und Griechenland wird die Verbindung zwischen Budapest und Belgrad/Beograd bis 2025 zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. In Serbien sind die Bauarbeiten seit 2019 im Gang. Ein erstes Teilstück wird von der russischen Gesellschaft RZD International Ende 2021 fertiggestellt. Mit dem Ausbau des ungarischen Streckenabschnitts wurde 2019 ein chinesisch-ungarisches Konsortium beauftragt. Im April 2020 wurde der zugehörige Kreditvertrag Ungarns mit chinesischen Kreditgebern unterzeichnet.³¹

COVID-19 hat die laufenden Bauarbeiten im ÖBB Netz nur kurzzeitig beeinträchtigt. Hingegen wurde die Auslastung des Netzes im Jahr 2020 spürbar reduziert. Gemessen in Brutto-Tonnenkilometer ist der Reisezugverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 9% und der Güterzugverkehr um 6% gesunken. Die stärksten Einbrüche waren im April zu verzeichnen – mit 36% beim Personen- und 25% beim Güterzugverkehr. Im vierten Quartal 2020 hat der Güterzugverkehr trotz erneuten Lockdowns mit einem Wachstum von rd. 6% seinen Vorjahreswert sogar übertroffen. Der Reisezugverkehr lag hingegen etwa 5% unter dem Vorjahresniveau.³²

²⁶ Parlament.

²⁷ Brennernordzulauf.eu.

²⁸ BMK.

²⁹ Schweizer Bundesamt für Verkehr.

³⁰ Railway Pro.

³¹ Railway Pro.

³² ÖBB-Infrastruktur.

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

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

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

C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	146,9	156,4	-9,5	-6%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	73.161,2	78.698,0	-5.536,8	-7%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	699	722	-23	-3%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.662	1.830	-168	-9%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.633	2.672	-39	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	899,4	1.023,5	-124,1	-12%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.329,0	3.380,2	-51,2	-2%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	180	184	-4	-2%

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr sank das Leistungsvolumen um rd. 9,5 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 146,9 Mio. Zkm (Vj: rd. 156,4 Mio. Zkm).

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

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2019 rd. 17,0 Mrd. GBTkm oder 22% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2020 auf rd. 16,2 Mrd. GBTkm, was ebenfalls 22% der Gesamtmenge entspricht.

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

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

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

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

Umsatzerlöse

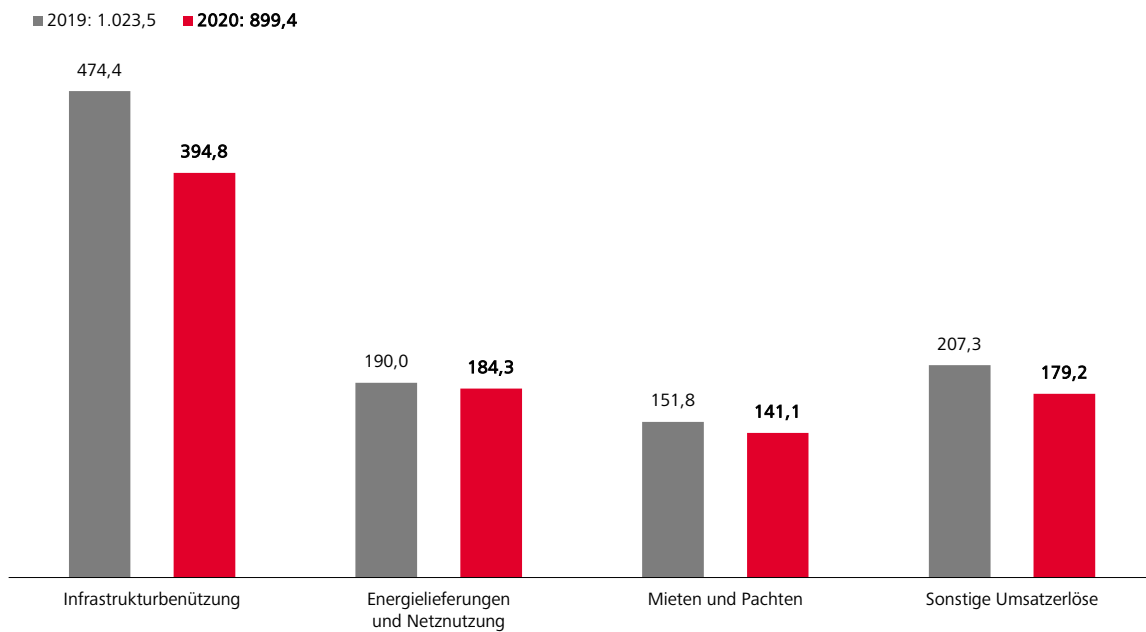
Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.169,8	1.288,4	-118,6	-9%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-270,4	-264,9	-5,5	2%
Umsatzerlöse	899,4	1.023,5	-124,1	-12%
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.429,6	2.356,7	72,9	3%
Gesamterträge	3.329,0	3.380,2	-51,2	-2%
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>658,9</i>	<i>714,2</i>	<i>-55,3</i>	<i>-8%</i>

Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 899,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.023,5 Mio. EUR), wovon rd. 658,8 Mio. EUR (Vj: rd. 714,0 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 18.529 MitarbeiterInnen (Vj: 18.359 MitarbeiterInnen) rd. 49 TEUR (Vj: rd. 56 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 21,4 Mio. EUR (Vj: rd. 27,3 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR



C.2. Ertragslage

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ³³ in Mio. EUR	490,8	575,2	-84,4	-15%
EBIT-Marge ³⁴ in %	14,7%	17,0%	-2,3%	-14%
EBITDA ³⁵ in Mio. EUR	1.331,2	1.386,0	-54,8	-4%
EBT in Mio. EUR	10,2	38,3	-28,1	-73%
Eigenkapitalrentabilität ³⁶ in %	0,7%	2,7%	-2,0%	-74%
Gesamtkapitalrentabilität ³⁷ in %	1,8%	2,3%	-0,5%	-22%

³³ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

³⁴ EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.

³⁵ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

³⁶ Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.

³⁷ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

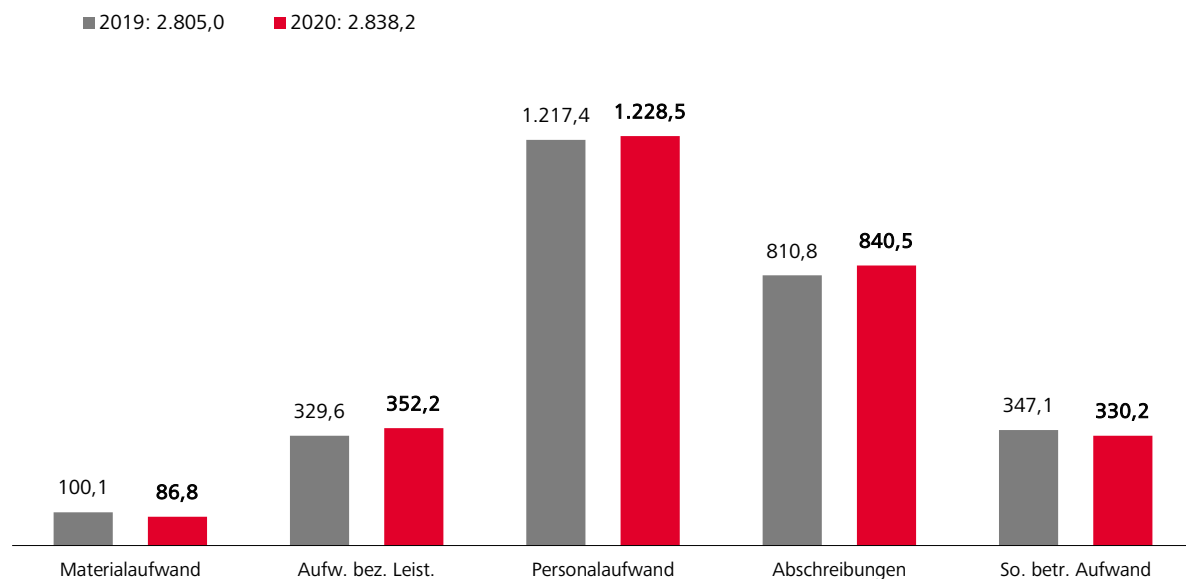
Die Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stellt sich folgendermaßen dar:

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2020	in % der Gesamterträge	2019	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	899,4	27%	1.023,5	30%	-124,1	-12%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>876,6</i>		<i>1.008,7</i>			
Andere aktivierte Eigenleistungen	324,9	10%	312,3	9%	12,6	4%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.104,7	63%	2.044,4	61%	60,3	3%
Gesamterträge	3.329,0	100%	3.380,2	100%	-51,2	-2%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>658,9</i>	<i>20%</i>	<i>714,2</i>	<i>21%</i>	<i>-55,3</i>	<i>-8%</i>
Materialaufwand	86,8	3%	100,1	3%	-13,3	-13%
Aufwendungen bezogene Leistungen	352,2	11%	329,6	10%	22,6	7%
Personalaufwand	1.228,5	37%	1.217,4	36%	11,1	1%
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>	<i>1.107,1</i>		<i>1.109,2</i>			
Abschreibungen	840,5	25%	810,8	24%	29,7	4%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	330,2	10%	347,1	10%	-16,9	-5%
Gesamtaufwand	2.838,2	85%	2.805,0	83%	33,2	1%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>212,0</i>	<i>6%</i>	<i>233,3</i>	<i>7%</i>	<i>-21,3</i>	<i>-9%</i>
EBIT	490,8	15%	575,2	17%	-84,4	-15%
Finanzergebnis	-480,6	-14%	-536,9	-16%	56,3	10%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-6,2</i>	<i>0%</i>	<i>-2,1</i>	<i>0%</i>	<i>-4,1</i>	<i>0%</i>
EBT	10,2	0%	38,3	1%	-28,1	-73%

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.329,0 Mio. EUR (Vj: rd. 3.380,2 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 18.529 MitarbeiterInnen (Vj: 18.359 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 180 TEUR (Vj: rd. 184 TEUR).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.838,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.805,0 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt wie im Vorjahr rd. 66 TEUR. Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität³⁸ von 43%.

Die Materialintensität³⁹ belief sich auf 3% (Vj: 4%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 24 TEUR (Vj: rd. 23 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 480,6 Mio. EUR (Vj: rd. 536,9 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 10,2 Mio. EUR (Vj: rd. 38,3 Mio. EUR) gesunken.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	26.816,9	25.296,7	1.520,2	6%
Sachanlagenintensität ⁴⁰ in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ⁴¹ in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II ⁴² in %	88%	89%	-1%	-1%
Eigenkapitalquote ⁴³ in %	5%	6%	-1%	-17%

Bilanzstruktur

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

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

Die Bilanzsumme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 26.816,9 Mio. EUR (Vj: rd. 25.296,7 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 Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.440,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.420,4 Mio. EUR) ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 5% (Vj: 6%).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 202,4 Mio. EUR auf rd. 186,7 Mio. EUR. Das Working Capital⁴⁴ lag bei rd. -519,7 Mio. EUR (Vj: rd. -325,9 Mio. EUR).

³⁸ Personalintensität: Personalaufwand / Gesamtaufwendungen.

³⁹ Materialintensität: Materialaufwand / Gesamtaufwendungen.

⁴⁰ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.

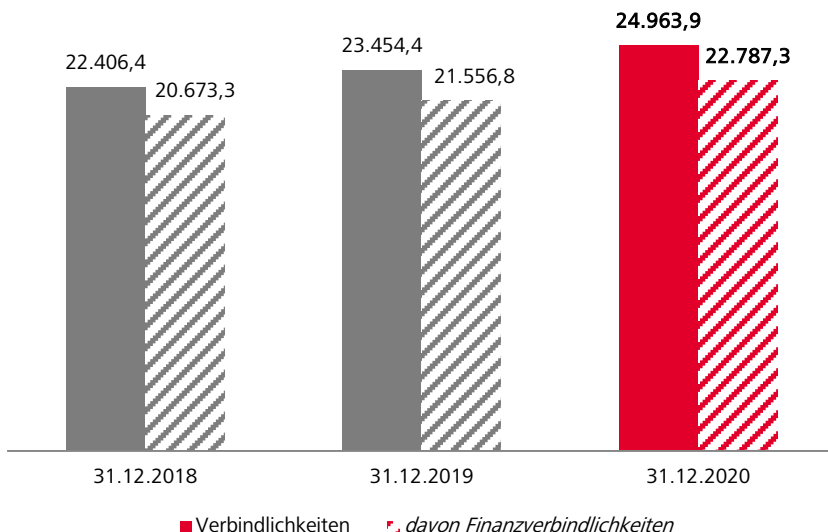
⁴¹ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.

⁴² Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.

⁴³ Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

⁴⁴ 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 6% auf rd. 24.963,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23.454,4 Mio. EUR).

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow⁴⁵ ging im Geschäftsjahr auf rd. -1.245,2 Mio. EUR (Vj: rd. -852,2 Mio. EUR) zurück.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	799,5	1.039,6	-240,1
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.044,7	-1.891,8	-152,9
Free Cashflow	-1.245,2	-852,2	-393,0
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	724,1	768,1	-44,0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-521,1	-84,1	-437,0

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

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.602,0	2.129,7	472,3	22%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ⁴⁶ in%	71%	57%	14%	25%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁴⁷ in%	10%	9%	1%	17%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr rd. 2.602,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.129,7 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 71% (Vj: 57%) der Gesamterträge und von 10% (Vj: 9%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

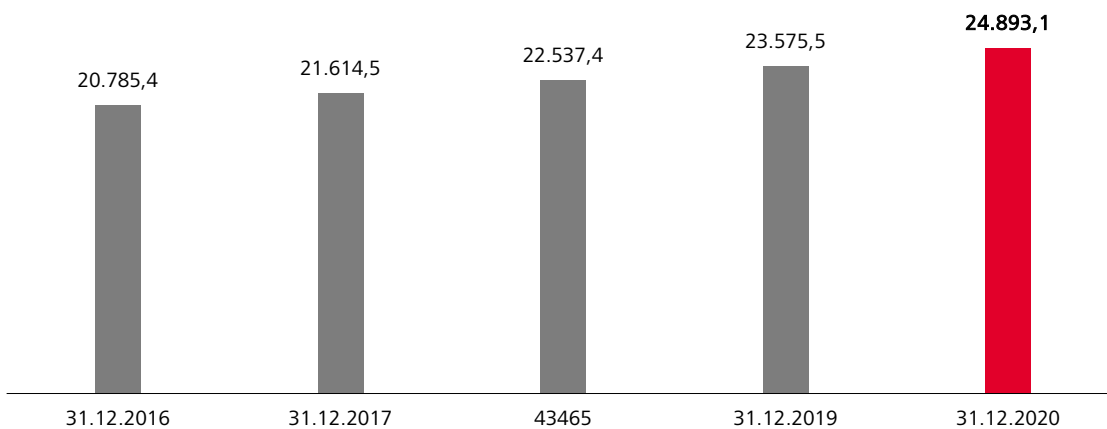
⁴⁵ Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

⁴⁶ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Gesamterträge.

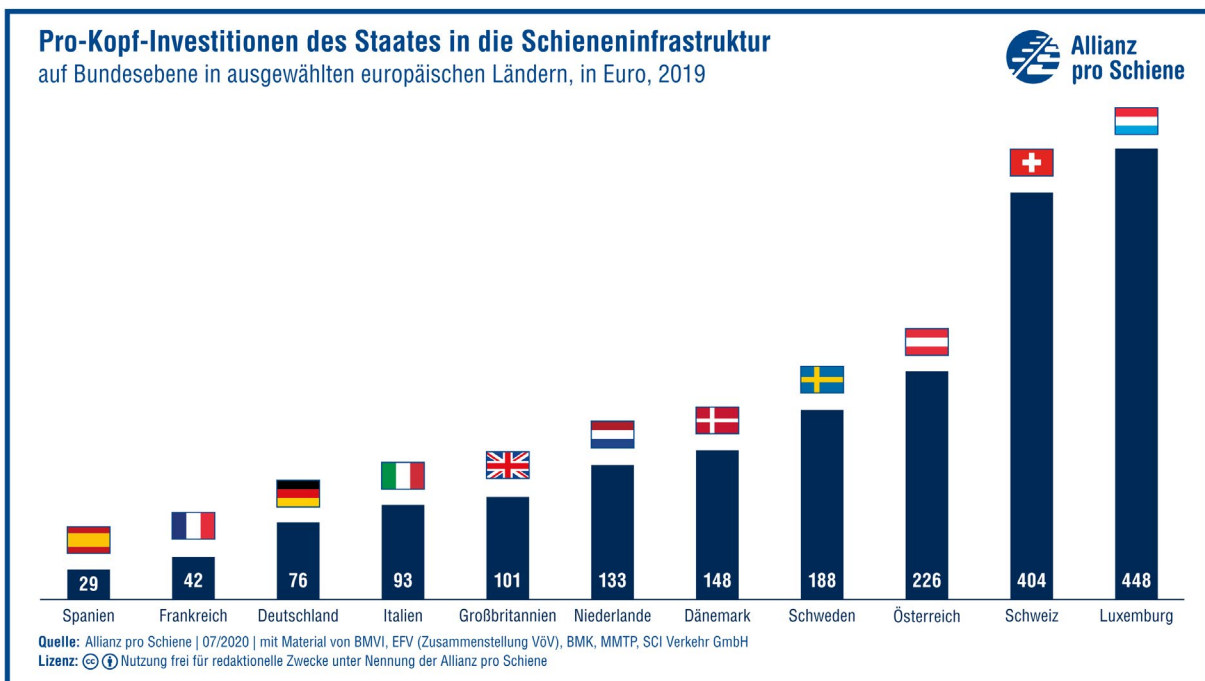
⁴⁷ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen / Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

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. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt. 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 2020

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

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

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet: am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (Vbg.), am selektiv zweigleisigen Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ), am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk.), an der Koralmbahn, der Attraktivierung der Lavanttalbahn (Ktn.), der Attraktivierung Bruck – Graz (Stmk), der Attraktivierung Osttirol (Lienz – Sillian), am Ausbau der Mattigtalbahn inkl. des Umbaus des Bahnhofs Neumarkt / Köstendorf zum Verkehrsknotenpunkt (Ausbau Steindorf bei Straßwalchen – Neumarkt/Köstendorf, Sbg.), am viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels (Linz Hbf. Westseite), der Attraktivierung der Summerauer Strecke und Salzkammergutstrecke, der Modernisierung des Verschiebebahnhofs Linz Stadthafen sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien, BBT SE).

Bei der Pottendorfer Linie wurde der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf (NÖ) gestartet. Beim Projekt Wien – Bratislava wurde der Bahnhof Raasdorf (NÖ) eröffnet.

Für unsere KundInnen investieren wir in attraktive Ein- und Ausstiegspunkte. Folgende Bahnhöfe und Haltestellen wurden 2020 fertiggestellt:

- Bahnhof Gerasdorf (NÖ)
- Bahnhof St. Andrä-Wördern (NÖ)
- Bahnhof Kirchberg am Wagram (NÖ)
- Bahnhof Wernstein (OÖ)
- Bahnhof Braunau (OÖ)
- Bahnhof Bad Mitterndorf (Stmk.)
- Bahnhof Gaisbach-Wartberg (OÖ)
- Bahnhof Ternberg (OÖ)
- Haltestelle St. Georgen a.d. Gusen Ort (OÖ)
- Bahnhof Krumpendorf (Ktn.)
- Bahnhof Sillian (T)
- Haltestelle Mittewald/Drau (T)
- Haltestelle Abfaltersbach (T)
- Bahnhof Bad Mitterndorf Heilbrunn (Stmk.)

Des Weiteren wurden die Planungsprojekte zum viergleisigen Ausbau der Weststrecke Linz – Wels (OÖ) und Salzburg – Köstendorf (Sbg.), zur Elektrifizierung der Mattigtalbahn von Steindorf bis Friedburg (Sbg. / OÖ), zum Ausbau der Nordbahn (W / NÖ), zur Verbindung Schafteinau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T), Grenze nächst Kufstein – Schafteinau

(T / Deutschland), zur Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Wien Hütteldorf und Wien Meidling (W), zur Flughafenspanne (NÖ / Bgld.), zum Projekt Breitspurbahn (NÖ / Bgld.) sowie zum Flughafenast (Stmk.) ebenso wie zum selektiv zweigleisigen Ausbau der Pyhrnstrecke zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder) vorangetrieben.

Erste Vorarbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Klagenfurt – Weizelsdorf fanden 2020 statt. Bis 2023 wird der Streckenabschnitt grundlegend modernisiert, Haltepunkte und Kreuzungen werden adaptiert oder neu gebaut – für mehr Komfort und mehr Sicherheit. Der Baustart für das Projekt ist im Jahr 2021 vorgesehen. Dabei werden die einzelnen Bautätigkeiten so geplant, das alle erforderlichen Streckensperren so kurz wie möglich ausfallen.

Im September 2020 starteten die Modernisierungsarbeiten am Karawankentunnel. 1906 wurde der knapp acht Kilometer lange Eisenbahntunnel erstmals in Betrieb genommen. Seither ist der slowenisch-österreichische Bahntunnel eine wichtige Verbindung auf der Verkehrsachse München – Salzburg – Ljubljana – Thessaloniki. Um die Strecke auf den neuesten Sicherheits- und Leistungsstand zu bringen, wird der Tunnel bis Herbst 2021 umfassend saniert und aufgerüstet.

Zusätzlich zu Investitionen in die Erweiterung der Schieneninfrastruktur konnte im Jahr 2020 mit dem Bau der Kraftwerke Spullersee (V), Tauernmoos (Sbg.) und Obervellach II (Ktn.) begonnen werden, um somit wichtige Schritte in der nachhaltigen Energieversorgung vorzunehmen.

Darüber hinaus konnte mit der Fertigstellung der Lehrwerkstätten Bludenz (V) und Knittelfeld (Stmk.) im Jahr 2020 ein wichtiger Beitrag zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten im Bereich der Lehrlingsausbildung getätigt werden. Mit über 2.000 Lehrlingen sind die ÖBB aktuell der größte Ausbildungsbetrieb im technischen Bereich.

Meilensteine Großprojekte

Die Südstrecke

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

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

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

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

Der Brenner Basistunnel

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

Der Baubeginn im Bereich „Sillschlucht“ erfolgte Anfang August 2020.

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

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

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

Großraum Wien

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

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

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

Die Weststrecke

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

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

Gebündelte Umsetzung von Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugverkehrs so gering wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2019 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führte u. a. im Juli 2020 auf der Stammstrecke der Wiener S-Bahn sowie im Juli und August auf der Nordwestbahn im Abschnitt zwischen Stockerau und Retz umfangreiche Erhaltungsarbeiten durch. Für die Fahrgäste wurde während der Hauptbauphasen der Projekte ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Unter dem Motto „West 200“ fanden vom 18. Juli bis 4. September 2020 entlang der Weststrecke Arbeiten für Weichenerneuerungen in den Bereichen Aschbach, Pöchlarn, St. Valentin, Lambach und Steindorf bei Straßwalchen bis Salzburg statt.

Mit diesen Maßnahmen sorgt die ÖBB-Infrastruktur AG dafür, dass die Fahrgäste sicher und pünktlich an ihr Ziel kommen.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2020 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Marchegg, Krens a. d. Donau, Furth-Palt und Ternitz in die BFZ Wien und die Betriebsstellen Hilm-Kematen, Waidhofen a. d. Ybbs, Wernstein, Ternberg und Lahrndorf in die BFZ Linz migriert. Damit werden bereits rd. 56% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Das BFZ-Ausfallkonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallkonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was im Störfall die Betriebsführung deutlich erleichtert. In diesem Zusammenhang ist der Neubau der Betriebsführungszentrale (BFZ) Wien und die Errichtung von regionalen Ersatz-Arbeitsplätzen mit georedundanter IT-Serverlandschaft geplant.

Dadurch sollen Infrastruktureinschränkungen vermieden werden.

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 Kundenanforderungen werden bestmöglich erfüllt.

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln sowie den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei denken wir interdisziplinär und treiben Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt voran. 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, etablieren wir die notwendigen Prozesse und arbeiten an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen. Damit schaffen wir eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess. 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 „Greenlight“, die hochgenaue Verortung von Fahrzeugen. Es geht darum, Informationen über Fahrzeuge in unserem Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitzustellen und so betriebliche Prozesse zu unterstützen und die Sicherheit weiter zu verbessern. Weitere Projekte sind das Digitale Stellwerk und die Digitale Weiche.

Mit dem Programm BFS zählte die ÖBB 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 im Programm „Smart Rail 4.0“. Außerdem ist die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 Mitglied bei EULYNX, 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 werden Großprojekte sowie Planungsprojekte mit dieser neuartigen digitalen Methode bearbeitet. Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur derzeit noch fehlen, arbeitet 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 ein sogenannter Candidate-Standard für Eisenbahninfrastruktur, der in den nächsten Jahren zu einem finalen ISO-Standard weiterentwickelt werden soll, erarbeitet und international abgestimmt 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.

Das Thema Building Information Modelling (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik“. Diese Datenfabrik hat den Fokus Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereitzustellen, um optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft „predictive“ Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur in einem „Digital Twin ÖBB Infrastruktur“, der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes“ ist die Umsetzung von zwei, für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach & Microsoft 365 Rollout) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 MitarbeiterInnen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede MitarbeiterIn 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 Rollout der Cloud-Lösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

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

Pyhrn-Schober-Achse	Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke ⁵⁾	11,7	2020/2028
	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁶⁾	8,4	2023
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	1,8	2034
Brennerachse	Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	4,4	2026
	Brenner Basistunnel	183,2	2028
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	6,0	Planungen
Arlbergachse	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	24,0	2021
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	0,5	2029
Programme	Lärmschutz	6,6	
	Park & Ride	17,5	
	Streckenelektrifizierungen	29,2	
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	15,6	
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	90,2	
	Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	10,6	
Reinvestitionen in das Schienennetz		575,9	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		490,5	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		2.602,0	

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

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

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

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

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

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

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

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Seit mehr als 180 Jahren schaffen wir die Grundlage, um Menschen und Güter nachhaltig zu transportieren und tragen damit aktiv zur Steigerung der Lebensqualität sowie der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei. Wir begeistern unsere Kunden mit einer leistungsfähigen Infrastruktur, operativer Exzellenz und attraktiven Services und Dienstleistungen – heute und auch in Zukunft.

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

Daher haben wir in den vergangenen Monaten unter dem Titel „#INFRA.mobilitätswende“ an einer neuen Unternehmensstrategie für die kommenden zehn Jahre gearbeitet. Diese widmet sich den folgenden Herausforderungen:

- **Kapazitäten schaffen für den Umstieg.** Die ÖBB sind das Rückgrat der Mobilitätswende in Österreich. Als ÖBB-Infrastruktur AG sind wir gefordert, die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen, um die Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr möglich zu machen.
- **Sicherheit und Pünktlichkeit.** Die steigende Zugdichte muss sicher und zuverlässig abgewickelt werden. Optimierte und digitalisierte Betriebsprozesse sowie eine gelebte Sicherheitskultur sind die Basis für die hohen zukünftigen Anforderungen.
- **Liberalisierung.** Die steigende Anzahl von EVUs in unserem 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 müssen wir durch Optimierung von Wertschöpfungstiefe, Innovationen, Steigerung der Arbeitsproduktivität und strategischen Allianzen den Kostenzuwachs dämpfen.
- **Klimaschutz und Nachhaltigkeit forcieren.** Der „Green New Deal“ und die Dekarbonisierung der Wirtschaft stellen den Verkehrssektor vor gravierende Herausforderungen. Als ÖBB-Infrastruktur AG sehen wir uns gefordert, den ökologischen Wettbewerbsvorteil des Systems Bahn weiter auszubauen. Energie und Klimaschutz müssen daher ins Zentrum unseres Handelns gestellt werden.
- **Multimodale Zukunft gestalten.** Der Mobilitätsmarkt erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Verkehrssysteme wachsen zusammen bzw. entwickeln sich immer mehr zu vernetzten Mobilitätsökosystemen, in welchen das System Bahn weiter an Bedeutung gewinnen wird. Durch Bereitstellung von multimodaler Bahnhofs- und Terminalinfrastruktur sowie von Anlagen- und Betriebsdaten unterstützen wir diese Zukunft.
- **Digitalisierung nutzen, um besser zu werden.** Durch die Digitalisierung bieten sich uns Möglichkeiten, Mehrwert für unsere Kundinnen und unsere Organisation zu schaffen. Eine zielgerichtete Nutzung der Digitalisierung eröffnet die Chance, Menschen einfacher zu verbinden und unsere Prozesse weiter zu optimieren.
- **Generationenmanagement bewältigen und Diversität erhöhen.** Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, müssen wir 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 MitarbeiterInnen müssen uns als Arbeitgeber künftig auszeichnen.

Strategie und Strategieumsetzung

#INFRA.mobilitätswende die Marktstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG

Die Gesamtstrategie #INFRA.mobilitätswende wird voraussichtlich im April 2021 dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG zu Genehmigung vorgelegt.

Das Zielnetz als ein wesentlicher Ansatz zur Strategieumsetzung der INFRA

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

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

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

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Infrastrukturausbau

Aufbauend auf dem Nationalen Energie- und Klimaplan wird das jährliche Investitionsprogramm um 5% pro Jahr ausgeweitet. Dies findet sich auch im aktuellen – von der Bundesregierung beschlossenen – Rahmenplan 2021 bis 2026 mit einem Gesamtvolumen von 17,5 Mrd. EUR für die nächsten sechs Jahre wieder. Mit diesem Rahmenplan wird für neue Projekte im Ausmaß von 8,0 Mrd. EUR erstmals die bundesseitige Finanzierung sichergestellt.

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 Ausbauprogrammes sind der Brenner Basistunnel 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 (inkl. Digitalisierungsschwerpunkten) tragen ebenso wesentlich dazu bei, entsprechend dem Zielnetz 2025+ ein hoch attraktives System Schiene für Generationen zu schaffen.

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 über 2.000 Pkw-Stellplätze sowie mindestens 1.200 überdachte Zweiradabstellplätze neu in Betrieb zu nehmen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rd. 30 km von Hauptstädten). 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).

E-Mobility

Elektromobilität soll die Funktionalität der Verkehrsstation als multimodalen Mobilitätshub erweitern, da die Anzahl der E-Pkw in den nächsten Jahren maßgeblich steigen wird. Im Zuge des Neu- und Ausbaus von Park & Ride-Anlagen wird die Ausrüstung von Lademöglichkeiten weiter fortgeführt.

Die Flotte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfasst im Geschäftsjahr 2020 92 Elektrofahrzeuge, 55 davon werden im Rahmen des österreichweiten Carsharingangebots „ÖBB Rail&Drive“ angeboten.

ÖBB im Wandel

Der ÖBB-Konzern befindet sich bereits mitten im Generationenwandel. 2020 sind 1.326 MitarbeiterInnen mit Definitivstellung in den Ruhestand gewechselt. Davon haben 703 und damit mehr als die Hälfte den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur verlassen. Demgegenüber wurden im ÖBB-Konzern (inklusive Ausland und Lehrlinge) 3.503 bzw. im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 1.243 Aufnahmen getätigt. Das Arbeitsumfeld und die Anforderungen an unser Personal, eingesetzte Technologien und die dafür benötigte Qualifikation ändern sich laufend. Mittlerweile arbeiten drei Generationen unter unserem Dach mit dem Ziel, die beste Leistung für unsere KundInnen zu erbringen, zusammen.

Die erfolgreiche Bewältigung der Herausforderungen des Generationenwandels erfordert nachdrückliches Engagement hinsichtlich unserer strategischen Schwerpunkte der weiteren Stärkung der Arbeitgebermarke ÖBB, der Forcierung unserer zielgerichteten Aus- und Weiterbildung sowie eines möglichst effizienten Personalmanagements als solide Basis zur optimalen Planung und Steuerung des Personalwesens. Der langfristige Bedarf an MitarbeiterInnen im Bereich der sogenannten Massenfunktionen (FahrdienstleiterInnen, Verschub und technische Instandhaltung) wird im Rahmen der strategischen Personalplanung bestimmt.

Zur Deckung des spezifischen Personalbedarfes positioniert sich der ÖBB-Konzern weiterhin nachhaltig – sowohl nach außen als auch nach innen – glaubwürdig als attraktiver Arbeitgeber. Im Rahmen von zahlreichen Kooperationen mit einschlägigen Bildungseinrichtungen, insbesondere mit Fachschulen und Hochschulen, wird bereits frühzeitig persönlicher Kontakt aufgebaut. Dazu war es 2020 geboten, verstärkt auf die Digitalisierung zu setzen und entsprechende Onlineformate anzubieten. Auf diese Weise wird bereits bei potenziellen künftigen BewerberInnen das Interesse am ÖBB-Konzern geweckt. Entsprechend der Vielfalt der Menschen unserer Gesellschaft bekennt sich der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zur Vielfalt seiner MitarbeiterInnen. Zahlreiche Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des Unternehmens für diverse Bevölkerungsgruppen. Dazu zählen Ausbildungs- und Coachingangebote für Frauen, das Schwerpunktprogramm zur Erhöhung des Frauenanteils bei FahrdienstleiterInnen, die zunehmende Flexibilisierung von Arbeitszeit und Arbeitsort sowie Projekte für Menschen mit Migrationshintergrund. Im Jahr 2020 wurde im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur der Frauen-Karriere-Index zur systematischen Steigerung der Attraktivität des Unternehmens für Frauen etabliert.

Im Sinne des lebenslangen Lernens und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der MitarbeiterInnen gemäß den beruflichen Anforderungen begleitet das Unternehmen die MitarbeiterInnen und Führungskräfte mit einem abgestimmten und umfangreichen Angebot an Ausbildungen vom Ein- bis zum Austritt. Einen besonderen Schwerpunkt setzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern auf die Ausbildung von technischen Lehrlingen in unternehmenseigenen Lehrwerkstätten. 2020 wurden rd. 1.800 Lehrlinge insbesondere in eisenbahnspezifischen Lehrberufen mit modernen Lehrmitteln und Lehrmethoden ausgebildet. 473 Lehrlinge haben in diesem Jahr die Lehrabschlussprüfung erfolgreich abgelegt und 304 davon konnten in ein dauerhaftes Dienstverhältnis übernommen werden. Auch für das Stammpersonal stehen geeignete Bildungs- und Trainingszentren zur Verfügung. Neue MitarbeiterInnen werden rasch ins Unternehmen integriert, jobrelevantes Wissen systematisch aufgebaut und auch gewährleistet, dass erlangtes Wissen gesichert und an die nächste Generation weitergegeben wird. Mit dem Talent-Relation-Management für Alumnis wird in bestimmten Fällen sogar die Reintegration von Wissen ins Unternehmen ermöglicht.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

Die Versorgung der EVUs auf dem elektrifizierten österreichischen Schienennetz erfolgt durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu 100% mit Bahnstrom aus erneuerbarer Energie. Eine wichtige Rolle spielen dabei die acht eigenen Wasserkraftwerke, die rd. ein Drittel des benötigten Bahnstroms erzeugen. Dazu kommt das weltweit erste Bahnstrom-Solkraftwerk im niederösterreichischen Wilfleinsdorf.

Die ÖBB haben sich als größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs positioniert und eine Reihe von strategischen Zielen definiert. Diese sind unter anderem:

- die Erhöhung der Eigenerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wasser, Wind, Sonne) zur wirtschaftlichen Sicherung der Stromversorgung,
- die Erhöhung der Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Stromkosten und
- eine schrittweise Umstellung auf 100% CO₂-freie Energieversorgung der Bahninfrastruktur.

Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos mit einem Investitionsvolumen von rd. 300 Mio. EUR kann das bisher nicht genutzte energetische Potenzial zwischen den beiden größten bestehenden Stauseen Tauernmoossee und Weißsee, genutzt und ein Pumpspeicherkraftwerk mit einer Leistung von 170 MW errichtet werden. ÖBB Kraftwerke liefern Strom zu stabilen Kosten, unabhängig von der Preisentwicklung der Energiemärkte und tragen wesentlich zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei. Die Eigenerzeugung wird auf knapp über 40% steigen, inklusive der Partnerkraftwerke sogar auf 67%. Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen wesentlichen Beitrag zum CO₂-freien Bahnfahren und zur Erreichung der österreichischen und europäischen Klima- sowie Umweltziele.

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt derzeit in Kärnten unter anderem die beiden Wasserkraftwerke Obervellach und Lassach mit einer Jahresenergieproduktion von insgesamt rd. 92 Gigawattstunden (GWh). Diese Kraftwerksanlagen sind seit über 90 bzw. 100 Jahren in Betrieb und erreichen in den nächsten Jahren das Ende ihrer technischen Lebensdauer. Mit dem Projekt „Kraftwerk Obervellach II“ werden unter Berücksichtigung der europäischen wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen die bestehenden Kraftwerke Obervellach und Lassach ersetzt. Die neue Kraftwerksanlage weist anschließend eine Jahresenergieproduktion von rd. 125 Gigawattstunden (GWh) auf, womit eine Erhöhung der Energieerzeugung am Standort Obervellach um mehr als 35% erreicht wird. Die Projektgesamtkosten betragen insgesamt rd. 177,0 Mio. EUR.

Das Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung (Bau)“ leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem, CO₂-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn“ eingesetzt.

Neben den Projekten zum Ausbau der Wasserkraft engagiert sich die ÖBB auch für den Ausbau bahneigener Fotovoltaik- und Windkraftanlagen. 2015 ging die weltweit erste 16,7-Hz-Bahnstromphotovoltaik-Anlage in Wilfleinsdorf (NÖ) in Betrieb. 2020 kamen zwei weitere Bahnstrom-Fotovoltaik-Anlagen hinzu: eine Auf-Dach-Anlage am Dach des Frequenzumformers Auhof und ein Pilotprojekt einer Photovoltaikanlage an einer Schallschutzwand in der Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld. Die Anlage dient v. a. dem Erfahrungsgewinn mit unterschiedlichen FV-Technologien an vertikalen Flächen und zur Beobachtung der Wechselwirkungen zwischen Bahnbetrieb der Stromproduktion. Drei weitere Bahnstrom-FV-Anlagen befinden sich bereits in der Ausschreibungsphase und sollen 2021 umgesetzt werden. Außerdem soll Ende 2021 die weltweit erste 16,7 Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen. Da die notwendige 16,7 Hz-Technologie noch nicht am Markt verfügbar ist, werden für die Umsetzung notwendige Komponenten in Zusammenarbeit mit dem Hersteller entwickelt.

Mit diesen Projekten wird die Positionierung der ÖBB als größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs gestärkt.

Innovation – mit neuen Ideen zum Erfolg

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.

Forschung und Entwicklung als Grundlage für Innovationen

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

Open Innovation

Um die Innovationskultur im ÖBB-Konzern zu stärken, wurde die Methode des „Open Innovation“ etabliert. Gemeinsam mit internen Stakeholdern und KundInnen wird nach neuen Lösungen und Services gesucht, um das Bahnfahren von morgen zu gestalten. Dazu zählt neben fachlich qualifizierten MitarbeiterInnen, geeigneten Räumlichkeiten wie dem „Open Innovation Lab“, eine breite Palette an Methoden und kompetenten MitarbeiterInnen, 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 KundInnen 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 Kundenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte dafür maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt als KVP

Um das Potenzial aller ÖBB MitarbeiterInnen für Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, gibt es die Ideenwerkstatt zur Einbringung von Verbesserungsvorschläge. Damit wollen wir stetig unsere Produkte, Services und Prozesse optimieren. Interne FachexpertInnen prüfen, welche Ideen in die nächsten Schritte weitergetragen werden. 2020 wurden 384 Ideen in der Ideenwerkstatt durch MitarbeiterInnen eingebracht und 103 davon erfolgreich umgesetzt. Durch diese Verbesserungsmaßnahmen gelang es uns seit 2015 rd. 9,0 Mio. EUR einzusparen.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

Ausblick

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

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

Der Europäische „Green Deal“ als Chance für den Bahnsektor

Die Europäische Kommission hat den „Green Deal“ als neue Strategie der EU für Wirtschaftswachstum und Klimaschutz Anfang 2020 präsentiert. Er ist die neue Wirtschaftsstrategie der EU. Der Green Deal umfasst eine Reihe von strategischen Zielen, durch deren Erreichung Europa bis 2050 der erste weltweit klimaneutrale Kontinent werden soll. Um die Ziele des Green Deals im Klimaschutz zu erreichen, muss das Mobilitätsangebot in Europa jedoch radikal umgebaut werden. Viele der auf den Green Deal basierenden und geplanten gesetzlichen Maßnahmen bieten dementsprechend große Chancen für den Bahnsektor in Europa. Die Europäische Union möchte im Rahmen des Green Deals EU-weit nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen fördern und in die Ökologisierung des Verkehrssystems und den Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur investieren. In den kommenden Jahren wird die EU-Kommission laufend neue Gesetzesvorschläge zur Umsetzung des Green Deals vorlegen. Um die Positionen der ÖBB und des Europäischen Bahnverbandes CER in diesen Gesetzesvorschlägen zu verankern, wurde eine konzernübergreifende Green-Deal-Lenkungsgruppe unter Federführung der ÖBB-Holding / Corporate Affairs etabliert.

Heute. Für morgen. Für uns.

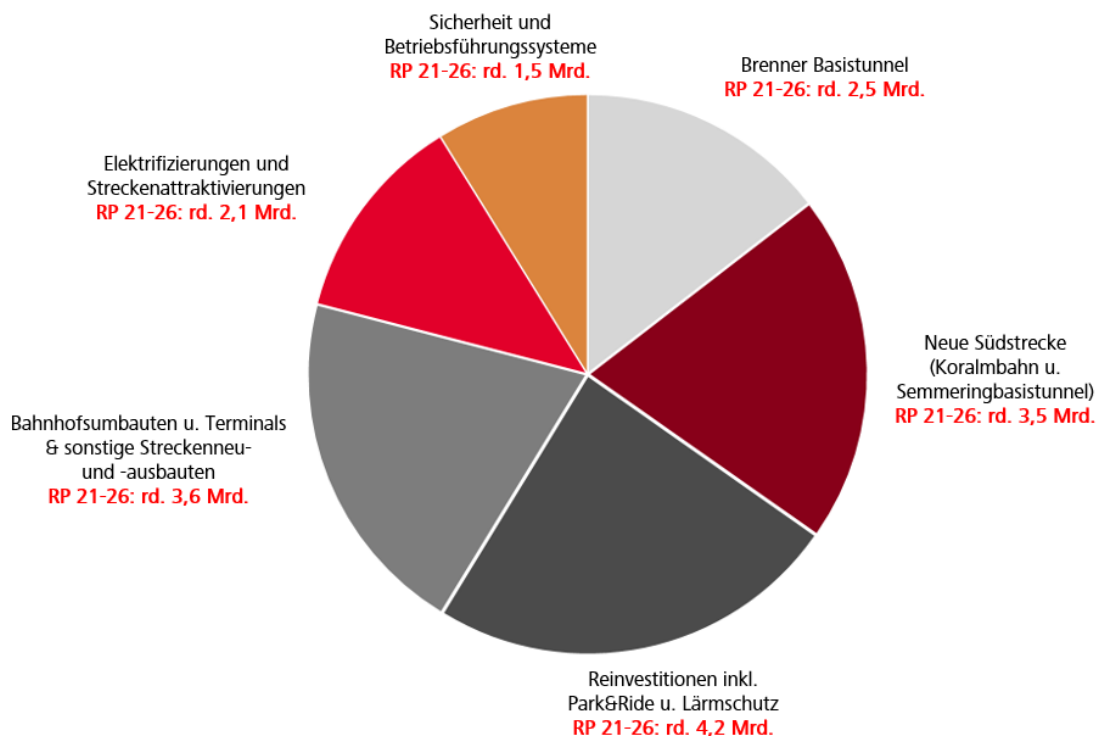
Woran die ÖBB heute arbeiten, ist sinnvoll für morgen und uns alle.

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

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2021 bis 2026

Wir investieren in den nächsten sechs Jahren rd. 17,5 Mrd. EUR in ein modernes Eisenbahnnetz. Im Rahmenplan 2021 bis 2026 werden alle Projekte des Rahmenplans 2018 bis 2023 weitergeführt, Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 8,0 Mrd. EURO wurden neu aufgenommen. Mit dem Rahmenplan 2021 bis 2026 werden wesentliche Aspekte des aktuellen Regierungsprogramms im Bahnbereich auf Schiene gebracht. Zusammen mit den geplanten Angebotsausweitungen und der Einführung des 1-2-3-Tickets wird somit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet.



Bei der Koralmbahn sind einzelne Teile bereits in Betrieb, die nächste große Teil-Inbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt gehen die Streckenteile auf Kärntner Seite in Betrieb (Klagenfurt – St. Paul im Lavanttal). Die Gesamt-Inbetriebnahme ist mit Fahrplanwechsel Ende 2025 geplant. Beim Semmering-Basistunnel sind bereits rund zwei Drittel der Vortriebsarbeiten abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des Bahnverkehrs durch den Tunnel ist für den Fahrplanwechsel Ende 2028 geplant.

Klimaschutz

Als sicheres, kosteneffizientes und nachhaltiges Transportmittel verfügt die Eisenbahn über einzigartige Vorteile. Eine Fahrt mit dem Zug ist 27-mal umweltfreundlicher als mit dem PKW, bezogen auf die verursachten Treibhausgasemissionen. Güter transportiert die Bahn 41-mal umweltfreundlicher als der LKW. Damit ersparen die ÖBB dem Klima jährlich rd. 4,2 Mio. t CO₂. Die Eisenbahn stellt auch das energieeffizienteste Verkehrsmittel dar. In Österreich werden 13% der gefahrenen Personenkilometer an Land und 31,5% des innerstaatlichen Gütertransports mit der Bahn abgewickelt. Der Anteil des Schienenverkehrs am Energieverbrauch des Inlandsverkehrs beträgt allerdings nur 2%.

Die Energieversorgung des österreichischen Eisenbahnnetzes wird mit dem System der Bahnstromversorgung gewährleistet. 8.000 km Oberleitungen sind über ein 2.000 km langes Verteilnetz für Bahnstrom verbunden. Acht Bahnstrom-Wasserkraftwerke der ÖBB und vier weitere Partner-Wasserkraftwerke liefern Bahnstrom direkt in das Bahnstromnetz. Durch sieben Frequenzumformer 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).

Schon jetzt erfolgt die Bahnstromversorgung zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen. Außerdem werden durch die direkte Einspeisung der Erzeugung in das bahneigene Netz vorhandene erneuerbare Energieressourcen dort genützt, wo Verbrauch entsteht. Diese direkte Verbindung von Stromerzeugung und Bahnverkehr stellt ein gelungenes Beispiel für Sektorkopplung (Power-to-Mobility) dar. So wird das öffentliche Stromnetz entlastet und Verluste für Umformung und Transport können vermieden werden.

Im Bereich Wasserkraft befinden sich aktuell zwei Erweiterungsprojekte und ein Revitalisierungsprojekt in Umsetzung. Das Projekt Obervellach II wird Ersatz für die Bestandsanlagen an den Standorten Obervellach und Lassach schaffen. Die geplanten Anlagen steigern die Produktion um ca. 45 GWh pro Jahr. Zusätzlich wird durch die Neukonzeptionierung in den betroffenen Gewässern der gute hydromorphologische Zustand hergestellt. Durch den Neubau des Pumpspeicherkraftwerks Tauernmoos wird der bisher ungenutzte Höhenunterschied zwischen den bestehenden Speichern Tauernmoossee und Weißsee erschlossen. Durch das Pumpspeicherkraftwerk mit 170 MW Leistung und einer zusätzlichen Jahresproduktion von ca. 16 GWh werden keine weiteren Gewässer belastet. Außerdem wird das Kraftwerk Spullersee in Vorarlberg dem größten Umbauvorhaben seiner rund 100-jährigen Geschichte unterzogen. Mit der Erneuerung der Druckrohrleitung und des Stollens wird das Kraftwerk auf den Stand der Technik gebracht und die Bahnstromversorgung in Vorarlberg abgesichert.

Im Bereich der 16,7-Hz-Fotovoltaik-Technologie haben die ÖBB Pionierarbeit geleistet. 2015 wurde im niederösterreichischen Wilfleinsdorf das weltweite erste 16,7-Hz-Bahnstrom-Solkraftwerk in Betrieb genommen. Speziell wird auch an Neubaustrecken, wie zum Beispiel an der Koralmbahn, die Möglichkeiten der Integration von Modulen an Lärmschutzwällen, Einschnitten und Bahndämmen mitbetrachtet.

Bis zum Start des Fotovoltaik-Ausbauprogramms im Jahr 2020 verfügten die ÖBB über sechs Fotovoltaikanlagen auf Gebäuden mit einer Gesamtleistung von 313 kWp. Im Jahr 2020 wurde, basierend auf der Machbarkeitsstudie, mit dem Bau von weiteren Fotovoltaikanlagen begonnen – 16 Anlagen mit einer Leistung von 1.270 kWp wurden errichtet. Bis 2030 soll eine Ausbauleistung von 25 MWp auf Gebäuden erreicht werden.

Neben dem Ausbau der Solarkraft engagiert sich die ÖBB auch im Bereich der Windkraft. Ende 2021 soll die weltweit erste 16,7-Hz-Prototyp-Windkraftanlage mit ca. 3 MW und einer Produktion von 6,75 GWh in Betrieb gehen und direkt in die Oberleitung der Ostbahn (Wien – Budapest) einspeisen. In den Folgejahren ist auf Basis der Betriebserfahrungen mit der Prototyp-Windkraftanlage ein Windkraft-Roll-out geplant.

Digitalisierung

Damit unsere KundInnen auch in Zukunft die Vorteile der Digitalisierung nutzen können, erprobt die ÖBB-Infrastruktur AG schon jetzt zukunftsweisende Technologien (cloudfähige-Lösungen) im Stellwerksbereich und setzt im Bereich der Digitalisierung verstärkt auf Kooperationen mit Partnerbahnen (DACH). Smarte Feldelemente für innovative Diagnose, die Auflösung von begrenzten Stellbereichen sowie hardwareunabhängigere Reinvestitionszyklen werden mittel- bis langfristig einen positiven Beitrag zur Optimierung der Life-Cycle-Kosten und zu einer effizienteren Instandhaltung leisten.

Die Optimierung der Kostenstruktur steht bei der Weiterentwicklung einer innovativen Eisenbahnkreuzungs-sicherungsanlage für Regionalbahnstrecken im Mittelpunkt. Sie soll einen weiteren Anstoß zu Neuentwicklungen in diesem Bereich sowie zukünftigen Regulativen geben. Zudem werden die Möglichkeiten der Blockchain-Technologie für die Einbindung von Sicherungsanlagen in das Gesamtsystem unter Verwendung von 5G-Netzen für die Datenanbindung evaluiert. Im Programm „Innovative Regionalbahntechnik“ wird der Einsatz innovativer Technologie für Regionalbahnen gebündelt, um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit dieser Strecken zu optimieren.

Das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 stellt die Basis jeglicher zukünftigen Automatisierung im sicherheitsrelevanten Bereich des Bahnverkehrs da. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfolgt das Ziel, ETCS Level 2 flächendeckend im starkbelasteten Streckennetz zu implementieren und so die in die Jahre gekommenen 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, Vershub, 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 Vershubstandorte mittels standardisierter Schnittstellen. Ebenso werden durch eine neue, prozessoptimiertere 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 TriebfahrzeugführerInnen, 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 laufend aktueller Daten und mittels intelligenter Algorithmen identifiziert. In einer stufenweisen Umsetzung wird dann die automatisierte Lösung der Konflikte implementiert. Die Information des optimierten Betriebsablaufs wird über definierte Schnittstellen an die TriebfahrzeugführerInnen 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 Sensoren wie etwa von Zuglaufcheckpoints stark an Bedeutung, da diese zunehmend sowohl als Grundlage für prädiktive 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 wie z. B. dem ÖBB InfoHub können Informationen auch mit anderen Verkehrsinfrastrukturbetreibern vernetzt werden und bilden so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsmanagement.

Durch den konsequenten Ausbau des Datennetzes wurden mit Ende 2020 die technischen Grundlagen für die Netzwerksegmentierung (Datennetztrennung) hergestellt sein. Damit einhergehend ist die Erhöhung der Datennetz-sicherheit (Trennung der betrieblichen Netzsegmente von Office-Netzsegmenten), welche durch den bereits umgesetzten Ausbau von Systemen für die Netzwerksicherheit (u. a. dDdos) weiter gestärkt wird. Um die Digitalisierung und die damit verbundene Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, wurde 2016 das Projekt „Building Information Modeling“ (BIM) gestartet, welches eine informationsbasierte Planungsmethode in Abstimmung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern abbildet. Diese Methode ist bereits bei einzelnen Großprojekten sowie Planungsprojekten im Einsatz.

Das Programm „MovIT“ (Modular verknüpfte IT) innerhalb des Geschäftsbereiches Streckenmanagement und Anlagenentwicklung startete 2017 mit dem Ziel, eine zukunftssichere IT-Landschaft für prozessunterstützende- bzw. anlagendatenverwaltende Applikationen aufzubauen. Dabei werden einerseits Bestandsdatenbanken und Bestandsapplikationen abgelöst, andererseits kommt es zu Neuentwicklungen von Applikationen aufgrund der Bedarfe aus Fachbereichen, Stäben und Regionen.

Das Thema Building Information Modelling (BIM) ist Teil des Vorhabens für den Aufbau von Datenmanagement und Datenanalytik in einer „ÖBB-Infra Datenfabrik“. Diese Datenfabrik hat den Fokus Prozesse, Methodiken und technische Plattformen in einem hohen Reifegrad bereitzustellen, um optimierte datenbezogene Entscheidungen für Planung und Steuerung der Geschäftsprozesse zur Verfügung zu stellen. Damit sollen in Zukunft „predictive“ Szenarien im Bereich Maßnahmenplanung und Instandhaltung verbessert werden. Basis dafür ist ein virtuelles Datenabbild der ÖBB-Infrastruktur in einem „Digital Twin ÖBB Infrastruktur“, der das Gleis- und Streckennetz sowie die darauf installierten Anlagen enthält. Im Bereich des „Digitalen Arbeitsplatzes“ ist die Umsetzung von zwei, für die digitale Transformation notwendigen Konzernprojekten (Digital Reach & Microsoft 365 Rollout) geplant. Dabei werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 8.500 MitarbeiterInnen zum ersten Mal mit einem persönlichen IT-User ausgestattet. Dadurch kann jede MitarbeiterIn 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 Rollout der Cloud-Lösung Microsoft 365 in nichtbetriebskritischen Bereichen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durchgeführt.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2021 bis 2026 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Forschung und Entwicklung

Aufgesetzt auf den 2019 vom BMK gestarteten Stakeholderprozess zur strategischen Ausrichtung der Forschungs-, Technologie- und Innovationsaktivitäten Österreichs im System Bahn startete die ÖBB-Infrastruktur AG die Überarbeitung und Aktualisierung des eigenen Forschungsprogrammes. Dieser Prozess interagierte mit dem Prozess zur Erstellung der Strategie der ÖBB-Infrastruktur AG und den dort für die ÖBB-Infrastruktur AG abgeleiteten strategischen Stoßrichtungen für die kommenden Jahre. Die aus dem F&E-Strategieprogramm abgeleiteten Forschungsstoßrichtungen für die Jahre 2021 bis 2028 sind Simulation im Digitalen Zwilling, Intelligente Zugsteuerung, Schlüsselkomponenten Infrastrukturelemente, Condition-based und Predictive Maintenance, Natur, Umwelt und grüne Energiebereitstellung sowie Zugsvorbereitung und Verschub. Für all diese wurden in Summe 20 operative F&E-Leuchtturminitiativen erarbeitet.

Mit dem dahinter liegenden Projektportfolio ist in jedem Fall sichergestellt, dass der Fokus auf Forschungsfelder mit starkem europäischem Kontext liegt und bei erfolgreicher F&E mit diesen nachhaltig eine Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität im System Bahn generiert werden kann. Dies auch deshalb, da zur übergeordneten Orientierung die Strategic Research & Innovation Agenda der ERRAC (European Rail Research Advisory Council) als auch die Technologiestrategie des ÖBB-Konzerns immer mit betrachtet wurden.

Die F&E-Agenda der ÖBB-Infrastruktur AG war 2020 auch ganz stark geprägt von der Vorbereitung bzw. dem Start großer F&E-Initiativen.

Das Ende 2019 im Rahmen der nationalen Ausschreibung „Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn“ mit dem Schwerpunktthema „Automatisierung & Digitalisierung im System Bahn“ eingereichte Projekt „TARO – Towards Automatic Railway Operation“ bekam im April 2020 den positiven Zuschlag. Im Juli 2020 erfolgte offiziell der Projektstart mit den diversen Kick-off-Veranstaltungen der einzelnen Arbeitspakete. Inhaltlich befassen sich diese mit drei Schwerpunkten: Simulation des Eisenbahnbetriebs im Digitalen Zwilling, Zugsicherungssystem „Light“ ohne Außenlichtsignale auf Regionalbahnstrecken, Kommunikation und Versorgung autonomer, digitaler Elemente entlang von Haupt- und Regionalbahnstrecken, Verschub der Zukunft durch Neugestaltung der Verschubprozesse unter Heranziehung neuer Technologien. Das Projekt TARO hat eine Laufzeit bis Mitte 2023.

Ebenfalls Ende 2019 entschied sich die ÖBB-Infrastruktur AG, an dem im Rahmen des nationalen Förderprogramms „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies“ veröffentlichten Forschungscalls mit einer Einreichung teilzunehmen. Der Fokus der Forschungsschwerpunkte wurde auf die Komponenten des Fahrweges sowie auf die Komponenten Brücke und Tunnel gerichtet, wobei auch hier wiederum die Instrumente Digitalisierung und Simulation zur Bewerkstelligung der zukünftig zu erwartenden Herausforderungen im Mittelpunkt standen. Die inhaltliche Ausformulierung der Forschungsschwerpunkte erfolgte unter der Koordination der ÖBB-Infrastruktur AG als Konsortialführerin gemeinsam mit ausgewählten Partnern aus Industrie und Wissenschaft. Die Einreichung des Projektes mit dem finalen Titel „Rail4Future – Resilient Digital Railway Systems to enhance Performance“ erfolgte fristgerecht Ende Juni 2020. Eine Zuschlagsentscheidung wird mit Ende 2020 erwartet.

Seit März 2020 unterstützt die ÖBB-Infrastruktur AG auch aktiv die Ambitionen der ÖBB-Holding AG, stellvertretend für den ÖBB-Gesamtkonzern an der Europäischen Partnerschaft Transforming Europe's Rail System (kurz Shift2Rail-II) als Founding-Member teilzunehmen. Dies unter anderem dadurch, dass die ÖBB-Infrastruktur AG zusammen mit den weiteren Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und Rail Cargo Group AG sowie der ÖBB-Holding AG als koordinierende Stelle an der Entwicklung eines gemeinsamen Projektportfolios arbeitete. Aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG konnten in diesem folgende Forschungsfelder platziert werden: GoAx Mainline, Automated Ressource Planning, Digital Twin, Automated Train Preparation, Cost Efficient Regional Railway, Future Regional Stations, Condition-based Maintenance und Predictive Maintenance, Mobility as a Service, European ZLZP, Rail Noise Lab. Die Entscheidung zum zukünftigen Status der ÖBB-Holding AG in Shift2Rail-II fällt frühestens Anfang 2021 und damit auch jene, ob und wie die ÖBB-Infrastruktur AG an diesem Programm partizipieren wird.

Neben diesen beiden Schwerpunkten wurden auch 2020 wiederum viele weitere ÖBB-Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise weiterhin am „Shift2Rail Joint Undertaking“ beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMK und der FFG zusammengearbeitet.

2020 befanden sich mit Stichtag 31.12.2020 in der ÖBB-Infrastruktur AG 91 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte sowie die beiden Forschungsprogramme Verkehrsinfrastrukturforschung VIF und Shift2Rail mit jeweils mehreren Einzelprojekten in Bearbeitung.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 18,7 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2024 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 strategisch Forschungsstoßrichtungen erarbeitet wurden, vorgestellt.

Simulation im Digitalen Zwilling

Übergeordnetes Ziel dieser Forschungsinitiative ist die Bereitstellung einer virtuellen Umgebung, um

- Fragestellungen hinsichtlich der Steuerung und Planung von Kapazitäten im Eisenbahnnetz in „Echtzeit“ beantwortbar zu machen,
- die zugehörigen zeitlichen Kostenentwicklungen der dazu notwendigen Infrastruktur in definierter Qualität und Verfügbarkeit mit Methoden der Probabilistik prognostizieren zu können
- sowie den Einsatz neuer Technologien, Komponenten und Prozesse virtuell simulieren zu können und damit Innovationszyklen wesentlich zu verkürzen.

Mit den bisher in diesem Konnex durchgeführten F&E-Aktivitäten wurde die Methode des Mobile Mappings so weit vorangetrieben, dass schlussendlich mittels mehrerer Demonstrationsprojekte erfolgreich gezeigt werden konnte, wie ein virtuelles Abbild der Infrastruktur geschaffen werden kann. Um aber diese Plattform für Simulationen verwendbar zu machen, fehlten bislang technologische Rahmenbedingungen. Heute stehen entsprechende Möglichkeiten zur Verfügung, insbesondere zur Verarbeitung großer und in ihrer Struktur komplexer Datenmengen. Mit diesen sollen einerseits das Simulieren von Betriebsszenarien sowie Szenarien zur Entwicklung von Energienetzen und andererseits das Simulieren von Anlagendegradationen jeweils unter verschiedenen zu definierenden Randbedingungen ermöglicht werden.

Positionierung und Zugintegrität

Die schon seit mehreren Jahren voran getriebene F&E-Initiative „Greenlight“ bildet die Basis für den zukünftigen Bahnbetrieb (AZL/ATO), aber auch für eine kosteneffiziente Regionalbahntechnik der Zukunft. Aktuell sind mittlerweile auch die Arbeiten für das Zulassungskonzept einer erweiterten Greenlight-Box zur SIL4-fähigen Positionierung von Fahrzeugen inkl. der Sicherstellung der Zugintegrität weit fortgeschritten. Es ist geplant, entsprechende Kombinationen von verschiedener Sensorik in einem Entscheidungssystem zu verarbeiten, um SIL2 bzw. SIL4 gewährleisten zu können. Aufbauend auf diesen Ergebnissen werden abschließende Arbeiten am Zulassungskonzept sowie Testfahrten zur optimalen Wahl der Sensorkombination notwendig sein.

Die SIL4-fähige Positionierung der Züge inkl. Sicherstellung der Zugintegrität ist die Basis für den zukünftigen Bahnbetrieb. SIL4-fähige Greenlight-Anwendungen eröffnen somit die Vision eines dichteren Zugverkehrs durch Aufhebung des blockbasierten Fahrens. Die genannten Entwicklungen sind bisher allesamt mit den Experten der ÖBB-Infrastruktur AG vorangetrieben worden. Um aber auch eine Kongruenz mit den Bemühungen der Europäischen Kommission zur Entwicklung eines fortschrittlichen Signalisierungs- und Automatisierungssystems herzustellen, das fähig ist, den höchsten Automatisierungsgrad anzuwenden (bis hin zu Moving Blocks), ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch Partner an den entsprechenden Projekten im Rahmen der europäischen Bahnforschungsinitiative Shift2Rail.

Komponenten

Die aktuellen Forschungsaktivitäten zur Weiterentwicklung der Komponenten der Infrastruktur umfassen komplette Konstruktionen wie Brücken, Tunnels und Stützwände, aber auch einzelne Bauteile wie Tunneltüren, Lärmschutzwandsteher, Fahrbahnübergangskonstruktionen oder Ankerkonstruktionen.

Verfolgt werden dabei im Wesentlichen Forschungsziele, die

- eine Vereinfachung der technischen Ausgestaltung dieser Komponenten ermöglichen,
- eine Optimierung von Bauzeit, Lebensdauer und Nachhaltigkeit ermöglichen,
- die Digitalisierung der Infrastruktur für ein smartes Asset-Management nutzbar machen
- und damit die Kosten bei der Anlagenerrichtung als auch vorausschauend den Aufwand für Instandhaltungstätigkeiten senken.

Die meisten dieser Vorhaben werden in realem Umfeld im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG unter gesicherten Bedingungen getestet. Als ein Beispiel dazu kann eine gegenüber der herkömmlichen Ausführung adaptierte Weichenkonstruktion angeführt werden, die im Bereich Bahnhof Liesing Nord im Herbst 2020 eingebaut wurde. Dieses Vorhaben wird mit Mitteln der europäischen Bahnforschungsinitiative Shift2Rail ko-finanziert. Verfolgt wird die Grundlagenaufbereitung für einen zukünftigen instandhaltungsarmen und zuverlässigen Weichenstandard, evaluiert an dem genannten realen Weichendemonstrator unter realen Betriebsbedingungen (Lasten, Klima).

Ergänzend dazu werden auch Projekte, mit denen neue Bauverfahren (Brückenklappverfahren, Halfertigteile, Freiformflächen) zur Einsatzfähigkeit im Bahnumfeld bewertet werden, vorangetrieben. Gleiches gilt für Konstruktionsprinzipien, die bei Erfolg möglicherweise zu innovativen Konstruktionen führen (SCSC-Platte, integrale Brücken).

Smart Maintenance

Mittels diverser Pilotprojekte werden beispielhaft Anwendungsmöglichkeiten und konkreter Nutzen von Smart Maintenance für die Instandhaltung von diversen Infrastrukturkomponenten untersucht. Ziel ist es dabei immer, Zustandsdaten von Infrastrukturanlagen mittels direkt an diesen applizierten Sensoriken zu generieren, diese auszulesen, zu analysieren und um weitere Daten (z. B. Wetterdaten, Belastungsdaten) zu ergänzen sowie hierauf aufbauend Algorithmen zu entwickeln, mittels derer in weiterer Folge Vorhersagen über den Zustand von Komponenten von Infrastrukturanlagen sowie Aussagen über eventuell einzuleitende Instandhaltungsmaßnahmen generiert werden können.

In diesem Zusammenhang können beispielhaft zwei Projekte genannt werden.

Zum einen konnten entsprechende Mutterköpfe entwickelt werden, die ohne handnahe Prüfung durch einen Bauwerksprüfer diesem den Spannungszustand in der Verankerung von Lärmschutzwandstehern auf Eisenbahnbrücken bekannt geben. Zukünftig soll das Auslesen der zugehörigen Daten ferngesteuert mittels auf den Lärmschutzwänden laufenden Robotikeinheiten erfolgen.

2020 konnte auch erfolgreich bewiesen werden, dass eine Aufnahme der Betonoberflächen von Eisenbahntunnel hochauflösend in Farbe mit Risserkennung bis $\geq 0,1$ mm möglich ist, und das bei Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h. Dies ist nicht nur insofern eine enorme Leistung, weil die bisher gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich von maximal 5 bis 10 km/h liegen, sondern auch weil weltweit einzigartig. Die Bedeutung der Geschwindigkeit macht sich vor allem bei langen Tunneln bemerkbar, da im Zuge des Scannens, das Teil der Tunnelinspektion ist, dieser nicht für den Verkehr verfügbar ist. Der Nachweis der Tauglichkeit für den Einsatz wurde unter anderem im Berg-Isel-Tunnel auf der Brennterrampe südlich von Innsbruck aufgezeigt. Das gesamte Vorhaben wurde von der Lehrlingswerkstatt Innsbruck tatkräftig und erfolgreich unterstützt.

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 2020 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 17,7 Mio. EUR (Vj: rd. 19,2 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 2020 wurden mit der Gesellschaft rd. 320,4 Mio. EUR (Vj: rd. 338,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 14,6 Mio. EUR (Vj: rd. 14,1 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 2020 Gesamterträge in Höhe von rd. 94,1 Mio. EUR (Vj: rd. 168,1 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 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 2020 wurden mit der Gesellschaft rd. 174,1 Mio. EUR (Vj: rd. 177,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 16,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,3 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 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 2020 wurden mit der Gesellschaft rd. 29,9 Mio. EUR (Vj: rd. 27,2 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 33,4 Mio. EUR (Vj: rd. 31,7 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 8,1 Mio. EUR (Vj: rd. 10,6 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2020 wurden mit der Gesellschaft rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 20,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 91,5 Mio. EUR (Vj: rd. 92,3 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 4,8 Mio. EUR (Vj: rd. 4,0 Mio. EUR) aktiviert.

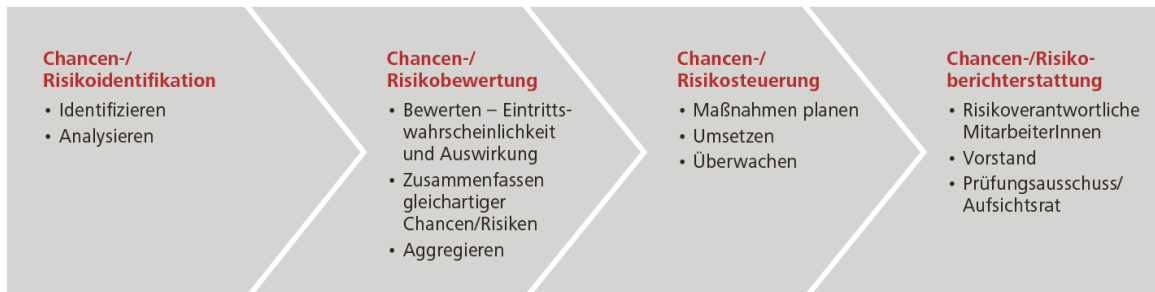
F. Chancen- und Risikobericht

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 qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind die fortgeschriebenen Bewertungen oder Erfahrungswerte.

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

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

Prozess Chancen- und Risikomanagement



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

Regelmäßig wird auch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet – einerseits die jeweils aktuellsten Chancen- und Risikoreports, andererseits die Ergebnisse der Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Chancen- und Risikomanagementsystems durch den Wirtschaftsprüfer, die im Zuge der Jahresabschlussprüfung gemäß Regel 14.3.8.5 des Public-Corporate-Governance-Kodex jährlich erfolgt. 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.

Für das Jahr 2021 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Den sich immer dynamischer gestalteten Umfeldentwicklungen wird innerhalb des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns insofern entgegengetreten, dass neben der strategischen Neuausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG unter dem Titel „#INFRA.mobilitätswende“ auch das konzern-initiierte Programm „Nordstern“ sowie das Transformationsprogramm weiterlaufen. Mit beiden Programmen bereitet sich das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken vor, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren ergeben. Zudem soll das Fundament der operativen Exzellenz gestärkt werden. Für die definierten Maßnahmen zur Umsetzung der Initiativen, die in der Budget- bzw. Mittelfristplanung eingearbeitet wurden, wird ein regelmäßiges Monitoring durchgeführt.

Beim Auftreten weiterer COVID-19-Wellen 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, sofern Worst-Case-Szenarien eintreten, die nicht bereits in der Planung berücksichtigt bzw. durch Gegenmaßnahmen kompensiert wurden. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Monate zur Bewältigung der Pandemie wirken jedoch risikomindernd.

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallsicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kundeninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, unter anderem bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB MitarbeiterInnen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch das verringerte Wirtschaftswachstum und damit einhergehenden geringeren Fahrgastzahlen und Transportmengen sowie durch einen steigenden Wettbewerb. Dies wird durch die Corona-Pandemie verstärkt. Die Beobachtung und Analyse des Kundenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kunden zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kunden weiter auszuschöpfen.

Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind derzeit noch nicht abschätzbar. Der Einfluss wird von den meisten Wirtschaftsexperten aber eher als gering eingestuft. Sollte sich infolge dessen das Wirtschaftswachstum in Europa jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen von rd. 36 TEUR jedoch als sehr gering einzustufen.

Personal, Führung und Organisation

Die Ansteckung von MitarbeiterInnen mit dem Coronavirus kann zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken strenge Hygiene- und Abstandregelungen sowie organisatorische Maßnahmen wie z. B. Besucherbeschränkungen, Reduktion von TeilnehmerInnen bei Präsenzmeetings und verstärkte Reinigung je nach Ampelschaltung. Steht die Ampel in einer Region auf Rot, erfolgt die Dienstübergabe in Betriebsführungszentralen virtuell, es besteht Maskenpflicht (außer am Arbeitsplatz), es gilt eine weitgehende Homeoffice-Regelung, es gibt keine Präsenzbesprechungen u. v. m.

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

Recht und Haftung

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

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

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

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz kann ein Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten seiner MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden. Das gilt auch für den ÖBB-Konzern. Diesem Risiko gilt es zu begegnen. So werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert. Des Weiteren werden etwa im Bereich der 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 Verantwortungsbereiche dienen ebenfalls einer Risikominimierung.

Einkauf und Beschaffung

Risiken bestehen vor allem durch die Coronapandemie verursachte Lieferverzögerungen, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern werden diese Risiken gemindert. Preisschwankungen bei verschiedenen Materialien und Dienstleistungen stellen ein weiteres Risiko dar, wobei sich dadurch auch Chancenpotenziale ergeben können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern, werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume) ebenso wie zur Erhöhung der Vertraulichkeit (u. a. Awareness-Schulung der MitarbeiterInnen) und der Integrität der Daten (z. B. Back-up-Sicherungen) gesetzt. Neben den technischen Absicherungen sorgt der „Chief Information Security Officer“ des Konzerns gemeinsam mit den Ansprechpersonen in den Teilkonzernen und Gesellschaften für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Die Security-Governance trägt die Verantwortung dafür, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden – z. B. durch Schadsoftware – oder identifizierte Risiken gemindert werden.

Töchter und Beteiligungen

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungs- und Rohstoffpreisisiken ein. Des Weiteren besteht ein Derivat, um Inkongruenzen aus Zahlungsströmen aus ehemaligen CBL-Transaktionen auszugleichen. Die Konzernrichtlinien untersagen die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen. Zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Das letzte im ÖBB-Infrastruktur-Konzern eingesetzte Derivat ist ein strukturiertes Derivat mit einem Nominale von rd. 20,0 Mio. EUR.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften durch – auf Basis deren Auftrags und nur nach deren Zustimmung. Die ÖBB-Holding AG hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen. Es umfasst u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten. Oberste Priorität bei allen Finanzaktivitäten nimmt der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht das völlige Ausschließen finanzieller Risiken. Sie meint eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens mit den Konzerngesellschaften. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte. Diese können über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Eine konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften ist eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine hinreichende Diversifizierung der Kreditgeber. In Reaktion auf COVID-19 und die damit einhergehenden Geschäftseinbrüche im ÖBB-Konzern konnte bei den Geschäftsbanken ein kurzfristiger Liquiditätsrahmen in Höhe von rd. 1,0 Mrd. EUR vereinbart werden. Für das zweite Halbjahr geplante Finanzierungen wurden vorgezogen und den aktuellen Anforderungen entsprechend angepasst. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über Kreditlinien bei der OeBFA, die für eine kurzfristige Liquiditätssteuerung herangezogen werden können.

Zinsänderungsrisiko

Risiken aus Marktinzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktinzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken. Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente für das Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Seit 2019 werden keine weiteren neuen Derivate mehr eingesetzt. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Kontrahentenrisiko

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

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

In den vergangenen Jahren wurde das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich reduziert, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Punkt 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss. Seit 2020 werden zudem alle erhaltenen Garantien bei der wöchentlichen Limitverteilung angerechnet.

Rohstoffrisiko

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

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

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

Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit – ESG-Risiken

Darstellung der wesentlichen Risiken der Geschäftstätigkeit (Bereich Nachhaltigkeit) und gesetzte Maßnahmen, um Auswirkungen auf ökonomische, ökologisch und soziale Belange zu minimieren:

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahmen	Bausteine des ÖBB Nachhaltigkeitsprogramms
Ökonomie Ökologie Soziales	Ausstoß von CO ₂ -Emissionen im Mobilitätsbereich	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks mit den sechs Stoßrichtungen Elektrifizierung, alternative Antriebe Schiene / Straße, erneuerbare Energie, Energieeffizienz, Verkehrsverlagerung Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Klimaschutz Innovation und Technologie Wirtschaftsmotor
Ökonomie Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von CO ₂ -Emissionen aus dem Betrieb von Anlagen und Gebäuden	<ul style="list-style-type: none"> Thermische Sanierung von Gebäuden Ökologisierung des Energiemix Effizienter Einsatz von Klimaanlage, aber auch Forcierung von alternativen Lösungen (vertikale und horizontale Begrünungsformen – natürliche Beschattungen) Maßnahmen zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Klimaschutz Anpassung an den Klimawandel
Ökonomie Ökologie Soziales	Gesundheitsgefährdung und Umweltbeeinträchtigung durch Lärm und sekundären Luftschall	<ul style="list-style-type: none"> Forcierung von ortsfesten Schallschutzwänden und -dämmen Infrastrukturbezogene Lärmschutzmaßnahmen lärmarme Baumaschinen Schalldämpfender Gehörschutz für gefährdete Arbeiter Anreiz für den Umstieg der KundInnen auf lärmarme Güterwagen am ÖBB Schienennetz mit dem „Lärmbonus“ auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) Kontinuierliche Umrüstung aller ÖBB (Bestands-)Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen F&E-Projekte zur Minderung der Schallbelastung Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Erhöhter Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen (NO ₂ , NO ...) im Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Elektrifizierung des Streckennetzes Alternative Antriebe bei Schienentriebfahrzeugen für nicht elektrifizierte Strecken Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme Fahrzeuge und Aufstockung der E-Fahrzeuge Förderung von Fahrrädern für Dienstwege Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Lichtverschmutzung und deren negative Auswirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Tageslicht in Innenräumen Einsatz von Beleuchtungsalternativen Optimaler Einsatz von Beleuchtung, durch sinnvolle Planung / Umsetzung Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Zu starke elektromagnetische Felder	<ul style="list-style-type: none"> Auflegen von Rückleitern bei der Errichtung von Oberleitungsanlagen Einhaltung der notwendigen Abstände z. B. bei Bahnstromübertragungsleitungen Umweltmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> Emissionen

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahmen	Bausteine des ÖBB Nachhaltigkeitsprogramms
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwenderischer Umgang mit Ressourcen wie Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden	Ressourcenschonender Ansatz für den Umgang mit Rohstoffen, Wasser, Fläche / Boden zum Beispiel durch: <ul style="list-style-type: none"> • Einsparung von Bewehrungsstahl • Einsatz von Holz als Baustoff • Einsatz von „Grünem Beton“ • Alternative Baumethoden, z. B. Freiformschale / Wildbrücke • Komponentenaufbereitung und Wiederverwendung beispielsweise von Schienen, Schwellen und Gleisschotter • Forcierung von Kreislaufwirtschaft • Umweltmanagementsystem 	– Ressourcen
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Biodiversität durch Bautätigkeiten und Betrieb von Bahnanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidungs-, Verminderung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Landschaftshaushalt • Biologisches Monitoring und Kartierung von interessanten Flächen • Vogelschutzmaßnahmen an Stromleitungen und Glasflächen • Einsatz von autochthonem, regionalem Saat- und Pflanzgut • Maßnahmen zur Eindämmung invasiver Neophyten • Anlage von Blumenwiesen und Förderung der Imkerei auf Bahngrund • F&E-Projekt zu Wildwarnanlagen für Bahnanlagen • Umweltmanagementsystem 	– Biodiversität und Artenvielfalt
Ökonomie Ökologie Soziales	Verringerung der Biodiversität durch Glyphosat	<ul style="list-style-type: none"> • Ständige Optimierungsmaßnahmen der Spritzgeräte durch optische Grünerkennung • Mehrere F&E-Projekte für den Ersatz von Glyphosat durch effiziente chemische, physikalische und mechanische Alternativen • Umweltmanagementsystem 	– Biodiversität und Artenvielfalt
Ökonomie Ökologie Soziales	Energieressourcen ineffizient nutzen	<ul style="list-style-type: none"> • Hebel fünf der ÖBB-Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) • Umweltmanagementsystem 	– Klimaschutz – Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Energie aus erneuerbaren Quellen ineffizient nutzen	<ul style="list-style-type: none"> • Hebel fünf der ÖBB-Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) • Umweltmanagementsystem 	– Klimaschutz – Emissionen
Ökonomie Ökologie Soziales	Hoher Energieverbrauch z. B. Bahnfahrten, Bautätigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Hebel fünf der ÖBB Klimaschutzstrategie (Energieeffizienz) • Umweltmanagementsystem 	– Klimaschutz
Ökonomie Ökologie Soziales	Verfehlung hinsichtlich der Umweltbelange in der Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> • Forcierung nachhaltig produzierender Lieferanten • Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Zuge von Beschaffungen • Lieferantenbeurteilung durch Lieferanten-Management-System • Unterstützung der Initiative „Railponsible“ und dem Einsatz der Nachhaltigkeitsplattform „Ecovalis“ • Transparenz in den Zuschlagskriterien unter Verwendung von TCO-Modellen (Lebenszyklusbetrachtung) • Umweltmanagementsystem 	– nachhaltige Beschaffung
Ökonomie Soziales	Verletzung der Menschenrechte	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Forderung der Einhaltung der Menschenrechte sowohl vom MitarbeiterInnen als auch von Partnern und Lieferanten • Menschenrechtsschulungen für Securitypersonal (Mungos) 	– nachhaltige Beschaffung – Vielfalt und Chancengleichheit
Ökonomie Ökologie Soziales	Veraltete Technologien verursachen Ressourcenineffizienz und Umweltschäden	<ul style="list-style-type: none"> • Automatisierung Schienenverkehr • Digitale Automatische Kupplung • Konventioneller Ausbau der Schieneninfrastruktur • Modernisierung des Fuhrparks • Condition-based Maintenance und Predictive Maintenance • Alternative Antriebe • Regionalbahn neu • Zugvorbereitung und Vershub der Zukunft • F&E-Programm 	– Klimaschutz – Innovation und Technologie
Ökonomie Soziales	Behinderung von Innovation und Fortschritt	<ul style="list-style-type: none"> • Einführen geeigneter Tools und Plattformen zur Steigerung des Innovationspotenzials zum Beispiel durch Ideenwerkstatt, Innovationsprogramm, „Community creates Mobility“, Open-Innovation-Plattform • Schaffung von Schwerpunktthemen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen (integrierte Mobilität, Digitalisierung der Kundeninformation, Services am Bahnhof) • Digitalisierung, andere Arten der Kommunikation und Informationsbeschaffung • F&E-Programm 	– Innovation und Technologie – Generationenwandel

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahmen	Bausteine des ÖBB Nachhaltigkeitsprogramms
Ökonomie Ökologie Soziales	Verschwendung öffentlicher Mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Compliance-Instrumente und Code of Conduct • Objektivierung der Nachhaltigkeitsleistungen anhand der Prüfung durch externe Ratingagenturen • Darstellung des volkswirtschaftlichen Mehrwerts von Bahninvestitionen • Forderung von Nachhaltigkeitszertifikaten im Rahmen von Vergabeverfahren • Prüfverfahren durch IKS, Wirtschaftsprüfer, SCHIG und Rechnungshof 	<ul style="list-style-type: none"> – Green Finance – Nachhaltige Beschaffung – Wirtschaftsmotor
Ökonomie Ökologie Soziales	Fehlendes leistbares und zugängliches Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof • Stakeholderdialoge und Customer-Journeys zur Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. des Komforts • Entwicklung von integrierten Mobilitätsangeboten • Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ländlichen Regionen • Regionalbahn neu 	<ul style="list-style-type: none"> – Leistbare und zukunftsfähige Mobilität – Vielfalt und Chancengleichheit
Ökonomie Soziales	Erhöhtes Unfallrisiko (betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit) Erhöhte Anzahl an Arbeitsunfällen	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Programms „Sicherheit auf Schiene“ • Umsetzung technischer Verbesserungen, z. B. weiterer Ausbau mit 500-Hz-Magneten • Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Einführung eines neuen Unternehmenswertes „Sicherheit leben“ • Sicherheitskennzahl • Sicherheitsmanagementsystem 	<ul style="list-style-type: none"> – Gesundheit / Safety / Security – Innovation und Technologie
Soziales	Erhöhtes Sicherheitsrisiko im öffentlichen Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Bodycams • Gezielter Einsatz von Securitypersonal • Vermehrte Präsenz von Einsatzkräften an Brennpunkten • Schulungen zur „Selbst- und Fremdwahrnehmung“ • Transparente Bauformen • Notrufsäulen am Bahnsteig • Ausleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> – Gesundheit / Safety / Security – Aus- und Weiterbildung
Ökonomie Soziales	Schädliche Auswirkung auf Gesundheit Frühpensionierung aufgrund physischer / psychischer Überlastung	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Gesundheitsförderung der MitarbeiterInnen • Schaffen von Rahmenbedingung zur Förderung der Arbeitsfähigkeit, beispielsweise durch gesundes Führen und Suchtprävention, Beratung Arbeitsfähigkeit • Betriebliche Wiedereingliederung • Entsprechende Beratung 	<ul style="list-style-type: none"> – Innovation und Technologie – Gesundheit / Safety / Security – Generationenwandel
Ökonomie Soziales	Interkulturelle Herausforderungen in der Geschäftstätigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Diversitymanagement • Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion • Sicherstellung der Gleichbehandlung • Erhöhung der interkulturellen Kompetenz durch ÖBB Sprachlernbörse, interkulturelle Themenevents ... • Disability-Management • Kommunikationsmaßnahmen und Weiterbildungsangebote • Aktive Integration von Flüchtlingen im Lehrlingswesen 	<ul style="list-style-type: none"> – Vielfalt und Chancengleichheit
Ökonomie Soziales	Unfairer Wettbewerb und Korruption in Geschäftstätigkeit und Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> • Umfassendes Compliance-Management-System eingerichtet • Compliance-Officer zur Prävention, Früherkennung • Code of Conduct als verbindlicher Verhaltenskodex mit Verhaltensleitlinien 	<ul style="list-style-type: none"> – Compliance
Soziales	Verfehlung hinsichtlich sozialer Verantwortung als Unternehmen im öffentlichen Interesse	<ul style="list-style-type: none"> • Gesellschaftliches Engagement durch die Unterstützung der Spendenaktion „Licht ins Dunkel“, Sicherheitsschulungen in Schulen, Förderung von SchülerInnen mit Migrationshintergrund, Team ÖBB, Waisenunterstützungsverein... 	<ul style="list-style-type: none"> – Soziale Verantwortung
Ökonomie Soziales	Hohe Arbeitslosigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Größter Arbeitgeber des Landes und bedeutender Lehrlingsausbildner • Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft und Religion • Regelmäßige Mitarbeiterbefragung • attraktiver Arbeitgeber durch Vielzahl an sozialen Leistungen (z. B. jährliche Gesundheitsvorsorge ...) sowie fachliche und persönliche Weiterentwicklungsangebote • Familienfreundlicher Arbeitgeber beispielsweise durch Flying Nannies, betriebsnahe Kindergärten und Kinderbetreuungsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber – Generationenwandel – Wirtschaftsmotor – Aus- und Weiterbildung

Auswirkung auf Ökonomie, Ökologie oder Soziales	Risiko	Maßnahmen	Bausteine des ÖBB Nachhaltigkeitsprogramms
Soziales	belastendes Arbeitsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Kulturentwicklung und Unternehmenswerte der ÖBB • Führungskräfteentwicklung • Gesundheitsförderungsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber
Ökologie Soziales	Gefährdung des Wirtschaftsstandortes	<ul style="list-style-type: none"> • Volkswirtschaftliche Wirkungen von Bahninvestitionen • Volkswirtschaftliche Wirkungen des Bahnbetriebs • Weitere Effizienzsteigerungsprogramme in der Produktion (Qualität, Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> – Innovation und Technologie – Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber – Generationenwandel – Wirtschaftsmotor

Internes Kontrollsystem

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

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2017 ein Projekt zur „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ abgeschlossen. Im Fokus stand der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich. Im Laufe der nachfolgenden Jahre wurden die identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht. Beginnend in 2019 erfolgte 2020 neuerlich die Beurteilung der IKS-Konzeption unter Beziehung externer Expertise. Die Analyse prüfte die Angemessenheit im Sinne gesetzlicher Vorgaben und die inhaltliche Vertiefung in einzelnen inhaltlichen Aspekten.

Kontrollumfeld

Das IKS im ÖBB-Konzern ist ein wesentlicher Bestandteil der unternehmensweiten Risikosteuerung. Durch die systematische Steuerung prozessbezogener Risiken trägt es unterstützend zur Erreichung der Gesellschaftsziele bei. Abgeleitet von den gesetzlichen Verpflichtungen (Compliance) ist das zentrale Ziel des IKS die Sicherung und der Schutz des vorhandenen Gesellschaftsvermögens. Das impliziert die Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Rechnungswesens als Basis für eine korrekte, aussagekräftige Finanzberichterstattung (Financial Reporting) und – darauf aufbauend – die Förderung der betrieblichen Effizienz (Operations).

Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). So bietet das IKS dem Management eine anerkannte Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen zu den identifizierten Risiken aus den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen nachvollziehbar dokumentiert sind. Es erfordert, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und ebenso, dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt wurden konkrete Vorgaben abgeleitet. Die Geschäftsprozesse auf Basis vorliegender Prozesslandkarten sind direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien in Verbindung zu setzen und innerhalb dieser Kategorien wiederum mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

An dieser Stelle ist auf die im Rahmen des Weiterentwicklungsprojekts etablierte Vorgehensweise zu verweisen. Für die identifizierten IKS-Schlüsselkategorien wurde ein Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert. Diese sind von allen Konzerngesellschaften durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren.

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

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

Information und Kommunikation

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

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

Rechnungslegung

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

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

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

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert. Upload-Files werden an die ÖBB-Holding AG geliefert, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

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

In den Jahren 2016 bis 2018 konzeptionierte und implementierte der ÖBB-Konzern mit dem Projekt „MORE!“ ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Konzern. Damit wurden die Voraussetzungen für den Wechsel auf SAP S/4 geschaffen. Im April 2020 startete das Projekt „SAP2S4 Conversion“. Ziel ist die komplette technische Conversion der bestehenden ERP-Landschaft (5 Systeme, 1 Instanz, 2 Mandanten) auf SAP S/4 mit Go-Life am 01.04.2022.

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

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

G. Nichtfinanzielle Erklärung

G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

Wir für Österreich – die Region stärken, die Wirtschaft ankurbeln

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

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den kommenden sechs Jahren laut neuem Rahmenplan 2021 bis 2026 jährlich rund drei Milliarden Euro in die Infrastruktur der Bahn investieren. Damit schaffen wir nicht nur Werte für den öffentlichen Verkehr und die Grundlage für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, sondern kurbeln auch den Wirtschaftsmotor Österreich an. Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind das beste Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte für Städte werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke, die Erweiterung der Infrastruktur im Unterinntal oder die im Bau befindliche Südstrecke.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein starker Partner und Motor für die heimische Wirtschaft. Gleichzeitig ist sie einer der größten Auftraggeber der österreichischen Bau- und Bahnindustrie mit einer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beschäftigt mehr als 15.000 Menschen direkt, sichert mit seinen Aufträgen und deren Wertschöpfung weitere Arbeitsplätze außerhalb des Konzerns und bietet überdies einen Job mit Sinn und Perspektive. Fünf Milliarden Euro pro Jahr beträgt die Wertschöpfung der ÖBB-Infrastruktur AG. Von den Aufträgen für Neubauprojekte und Modernisierungen profitieren österreichische Klein- und Mittelbetriebe überproportional. Genau deshalb wird auf den Standort Österreich und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geachtet.

In den Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2020 rd. 475 Tsd. (Vj: rd. 500 Tsd.) Intermodale Transport Einheiten (ITE) umgeschlagen. Der Umsatz konnte jedoch durch Zusatzleistungen auf 2019 Niveau gehalten werden. Diese wichtigen Einfüllpunkte sind der Katalysator für die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene, weswegen die ÖBB-Infrastruktur AG die notwendigen Kapazitäten für die Bedarfe der Zukunft plant bzw. umsetzt.

Mobilitätsanbieter mit Verantwortung

Der Klimawandel ist eines der zentralen Themen unserer Zeit. Das Wetter wird extremer, der Ausstoß von Treibhausgasen steigt statt zu sinken. Um die Pariser Klimaziele und die Vorgaben der EU zu erreichen, muss der Verbrauch von Diesel und Benzin in Österreich bis zum Jahr 2030 um ein Drittel sinken – keine unerheblichen Vorgaben für den Bereich Transport und Mobilität. Damit ist ganz klar, dass ohne die Bahn diese Ziele nicht erreicht werden können. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Verantwortung, eine den hohen künftigen Anforderungen gerecht werdende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dieser Verantwortung stellen wir uns gerne und nehmen die spannenden Herausforderungen gerne an. Der neue Rahmenplan 2021 bis 2026 bildet für den Ausbau die richtige Basis. Eine andere, ebenso große Herausforderung für das Unternehmen war heuer natürlich die Coronakrise. Diese hat die ÖBB-Infrastruktur auf allen Ebenen erfasst. Zum einen auf der der MitarbeiterInnen, die von Kurzarbeit und Homeoffice betroffen waren – zu all den privaten Belastungen, die die Krise begleiten. Dann auf der betrieblichen Ebene mit dramatischen Einbrüchen bei Fahrgastzahlen sowie Gütern und den damit verbundenen finanziellen Einbußen. Die Bahn hat gezeigt – und darauf dürfen wir mit einigem Stolz verweisen –, dass auf sie auch in sehr außergewöhnlichen und fordernden Zeiten Verlass ist. Die ÖBB haben die Krise aber auch als Chance genutzt. Arbeitsabläufe wurden angepasst und Bedingungen für ein digitales, standortunabhängiges Arbeiten geschaffen.

Ein Herz für Klima, Natur und Infrastruktur

Die ÖBB sind das Klimaschutzunternehmen Nummer eins in Österreich. Wir sind Vorreiter im Bereich nachhaltige Mobilität und der größte Verkehrsinfrastrukturbereitsteller Österreichs. Gleichzeitig sind wir auch einer der größten Arbeitgeber Österreichs und damit ein starker Wirtschaftsmotor. Der Verkehrssektor muss einen substanziellen Beitrag leisten, damit Österreich seine Klimaschutzziele erreichen kann. Daher hat sich der ÖBB-Konzern mit der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 das ambitionierte Ziel gesetzt: CO₂-neutral im Bereich Mobilität bis 2030 und CO₂-Neutralität im Konzern im Zeitraum von 2040 bis 2050. Auf diesem Wege unterstützen wir die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich. Dazu gehört die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

Seit 2018 verwenden die ÖBB ausschließlich grünen Bahnstrom aus zu 100% erneuerbaren Energiequellen wie Wasser, Wind und Sonne. Der größte Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus acht ÖBB Wasserkraftwerken, zwei Partner-Wasserkraftwerken und dem weltweit ersten Bahn-Solkraftwerk, das wir 2015 in Wilfleinsdorf (NÖ) errichtet haben. Die restliche Menge des benötigten grünen Bahnstroms wird vom Markt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen bestätigt.

In einem zweiten Schritt wurde 2019 die Energieversorgung aller Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und anderer Anlagen ebenfalls auf Strom aus zu 100% erneuerbaren Energieträgern umgestellt.

Die Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie birgt großes Potenzial für den Klimaschutz. Daher arbeitet die ÖBB an innovativen Ideen und weitere Optionen, den Anteil an eigens produzierter erneuerbarer Energie zu erhöhen. 2020 wurden bereits weitere Fotovoltaikanlagen zur Gewinnung von grünem Dreh- und Bahnstrom errichtet und in Betrieb genommen. Auch die Wasserkraftwerke werden optimiert und die erste Windkraftanlage zur Bahnstromproduktion folgt bald.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Wer mit dem Auto fährt, befeuert den Klimawandel 27-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als ein Bahnfahrer, und ein Flugzeug stößt pro Passagier 51-mal mehr Treibhausgase aus. Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht 41-mal mehr CO₂ als auf der Schiene.⁴⁸

Die Bahn braucht wenig Platz für viel Verkehr: Straßen und Parkplätze benötigen 18-mal mehr Fläche als die Bahninfrastruktur. Gleichzeitig ist die Bodenversiegelung ein wachsendes Umweltproblem.⁴⁹ Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Entlang der Bahn finden sich häufig wichtige Lebensräume und Flächen, die für die biologische Vielfalt extrem wichtig sind. In den vergangenen Jahren wurden im Zuge der Bahnausbauprojekte in ganz Österreich viele Hundert Hektar an ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen. Bahnböschungen, Biotope, die im Zuge von Neubauvorhaben angelegt wurden, Ökowaldinseln, die ganz dem natürlichen Prozess überlassen werden, und vieles mehr sind wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für mannigfaltige Arten. Die biologische Vielfalt auf Bahnflächen ist beeindruckend und ermöglicht natürliche Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen. Daher setzt sich die ÖBB-Infrastruktur AG seit Langem für den Schutz seltener Pflanzen und Tiere ein. Es werden laufend Maßnahmen gesetzt, um den österreichischen Naturschatz und somit die biologische Vielfalt zu erhalten: Begrünungen von Böschungen mit regionalem Saatgut, Pflanzung alter Obstbaumarten, 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 KundInnen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen die ÖBB mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+“ sowie den bereits begonnenen Arbeiten am Zielnetz 2040 weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur – als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäste, mehr Güter und bessere Taktverkehre auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Sachen nachhaltiger Mobilität wird auch von externer, unabhängiger Stelle in Form der Topplatzierung beim Nachhaltigkeitsrating von 49 Transportinfrastrukturunternehmen weltweit durch die Ratingagentur ISS-oekom 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 KundInnen das Optimum an jeder Haltestelle und jedem Bahnhof zu ermöglichen, fördert die ÖBB-Infrastruktur den Dialog mit den Interessensgruppen. Für eine flächendeckende, leistbare und einfache Zugänglichkeit zu Mobilität vertraut die ÖBB auch auf Services und Kooperationspartner für die sogenannte erste und letzte Meile.

Die ÖBB-Infrastruktur AG unternimmt in diesem Bereich große Anstrengungen durch barrierefreies Bauen oder Modernisieren der Bahnhöfe: 2020 profitieren bereits 84%⁵⁰ aller Reisenden von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden zumindest 90% der Reisenden barrierefreie Bahnhöfe nutzen können.

Neben diesen Maßnahmen ist es wichtig, den direkten Dialog mit Betroffenen und ExpertInnen zu suchen: So werden seit dem Jahr 2014 sogenannte „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen und verschiedenen VertreterInnen diverser Behindertenorganisationen, durchgeführt.

⁴⁸ Datenquelle Umweltbundesamt 2019: Werte für Österreich, durchschnittliche Betrachtung je Pkw und tkm.

⁴⁹ Studie VCÖ und Österreichische Hagelversicherung.

⁵⁰ Berechnet auf Basis der durchschnittlichen täglichen Fahrgastfrequenzen 2018 für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese stellen eine abgestimmte strategische Planungsgröße mit einer entsprechenden Planungsstabilität dar.

Rüsten für den Generationenwandel

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt mit rd. 1.800 Lehrlingen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Unter dem Motto „#nasicher“ sollen weiterhin mehr Jugendliche für die Ausbildung bei der ÖBB-Infrastruktur AG begeistert werden. Zudem soll der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung ins Unternehmen übernommen wird, stark steigen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen. 2020 wurden die neuen Lehrwerkstätten in Bludenz und Knittelfeld eröffnet. Der Bau des neuen Bildungscampus in St. Pölten schreitet trotz Coronakrise gut voran und wird für viele neue Generationen eine tolle Aus- und Weiterbildungsstätte.

Professionelles Talentmanagement und klare Perspektiven sollen die MitarbeiterInnen 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.

Beitrag des Nachhaltigkeitskoordinators: Corporate Rating

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

Die oekom research AG wurde im März 2018 von der US Ratingagentur ISS (Institutional Shareholder Services) übernommen. ISS ist seit 1985 im Bereich Corporate-Responsibility und ESG-Rating (Environment, Social, Governance) tätig.

2019 wurde von ISS eine weitere Integration von Produkteinheiten vorgenommen und die neue Marke ISS ESG geschaffen. Im Dezember 2020 wurde verlautbart, dass die Deutsche Börse 80% von ISS übernimmt und ISS somit zu einer Tochtergesellschaft der Deutschen Börse wird.

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

Im Jahr 2020 wurde die ÖBB-Infrastruktur AG bereits zum vierten Mal von der international führenden Ratingagentur als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden 55 Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, den USA, Brasilien, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Nur etwa ein Fünftel davon erreichten den Prime-Status. Die ÖBB-Infrastruktur AG wurde diesmal sogar noch um eine Stufe besser eingestuft als die Jahre davor, ist nun nach den Jahren 2012, 2014 und 2018 zum vierten Mal Sieger in der Transportinfrastrukturbranche und unterstreicht damit ihre internationale Vorreiterrolle. Investitionen in unsere Bahninfrastruktur stellen daher eine besonders nachhaltige Form der Veranlagung mit hohem Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft dar.

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

Nachhaltigkeit bedeutet Zukunftsfähigkeit durch eine möglichst ausgeglichene Balance zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielsetzungen. Eine Handlung ist dann im besten Sinne nachhaltig, wenn sie aktuelle Bedürfnisse befriedigt, dabei globalisierbar, das heißt prinzipiell weltweit möglich ist und die Bedürfnisse kommender Generationen nicht gefährdet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG lebt Nachhaltigkeit schon in ihrem Unternehmenszweck ressourcen- und umweltschonende Transportinfrastruktur für Generationen zu bauen und zu betreiben. Die hohe soziale, ökologische und natürlich auch ökonomische Verträglichkeit der Schiene als Verkehrsinfrastruktur trägt entscheidend zur nachhaltigen Entwicklung Österreichs bei.

Die Bewertung der ISS-ESG zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG auch im internationalen Branchenvergleich zu den Besten gehört.



G.2. Allgemein

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß § 267a UGB (Konzernabschluss) sowie gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – ergänzt diese „Nichtfinanzielle Erklärung“ (NFI-Erklärung) den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2020, die Vorjahreszahlen 2019 werden zu Vergleichszwecken angeführt. Die nichtfinanzielle Erklärung wird jährlich ausgegeben und beinhaltet die nichtfinanzielle Erklärung, die gemäß § 243b UGB im Einzelabschluss aufzustellen ist. Relevante Kennzahlen für den Einzelabschluss werden als „davon-Angabe“ gesondert dargestellt.

Die Zusammenstellung der NFI-Erklärung erfolgte unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – zusätzlich zu Erläuterungen, EC communication – guidelines on non-financial reporting (draft), Deutscher Rechnungslegungs-Änderungsstandard Nr. 8 (Entwurf), EMAS III VO_deutsch, GRI linking document G4 and nfi-reporting sowie den GRI-Standards. Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option ‚Kern‘ erstellt. Der Unterschied zur Option ‚Umfassend‘ liegt im Ausmaß der Anwendung der GRI-Standards (Global Reporting Initiative). Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2020 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Vorstandsressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand bzw. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegen die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Im Geschäftsjahr 2020 bestand der Aufsichtsrat aus neun Mitgliedern, sechs Kapitalvertretern und drei Belegschaftsvertretern. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (B-PCGK). 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.

Zusammen bilden der Aufsichtsrat und der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen. Bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt ist, ist jeweils eine Geschäftsführung eingesetzt, wobei bei der Mungos Sicher & Sauber GmbH und bei der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH jeweils ein Aufsichtsrat als Kontrollorgan bestellt ist. Die Geschäftsführung der Personengesellschaften (GmbH & Co. KGs) obliegt in allen Fällen der Geschäftsführung der jeweiligen GmbHs, die als Komplementärinnen eingesetzt sind.

Wesentlichkeitsanalyse

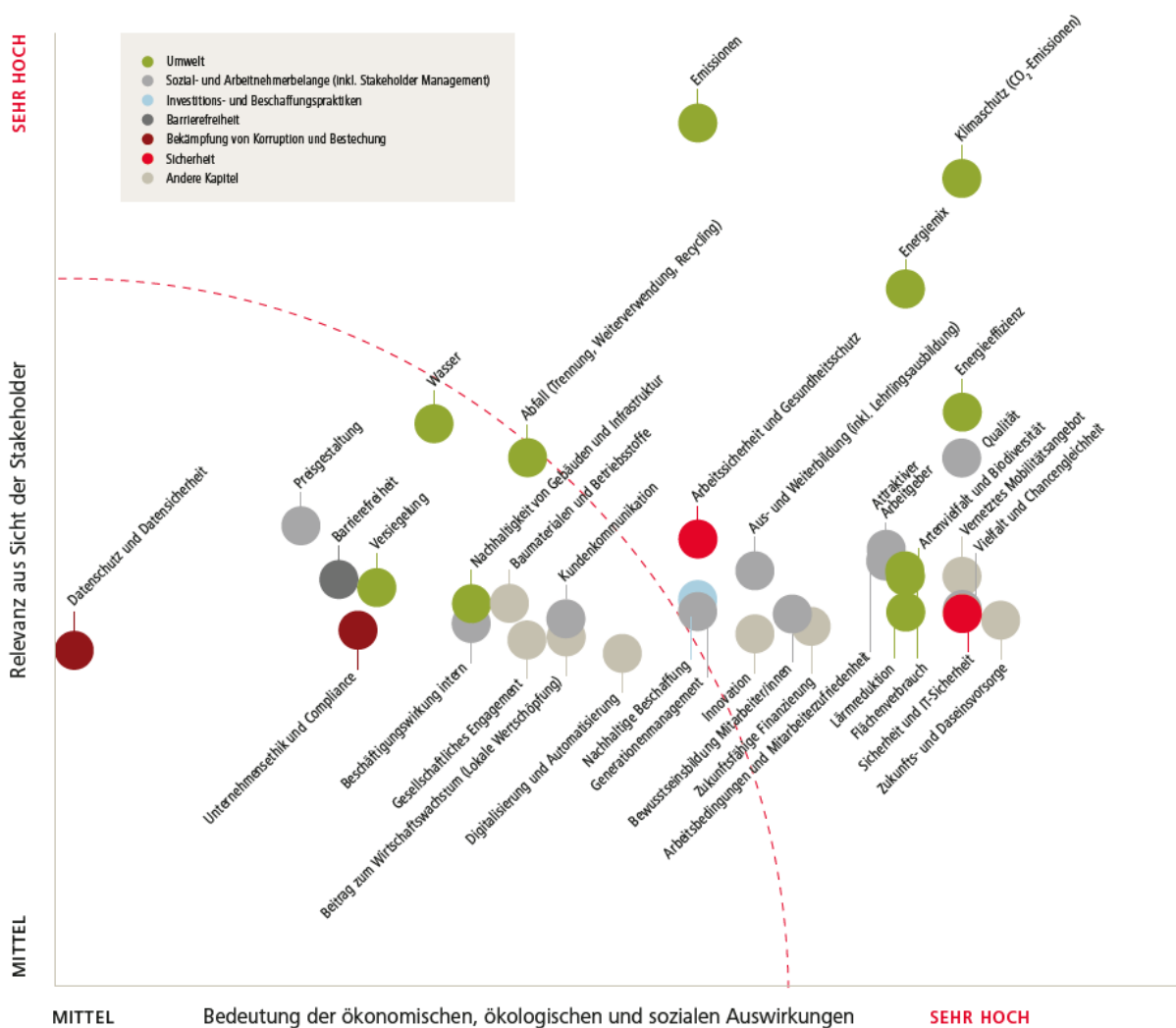
Gemäß den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) wurde zur Bestimmung der aktuellen wesentlichen Themen der nichtfinanziellen Erklärung im Jahr 2018 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel war es, die wichtigsten Themen, die sowohl für den ÖBB-Konzern als auch für die Stakeholder von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, sowohl mit den wichtigsten internen als auch externen Stakeholdern in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren. Zu Beginn galt es, die wesentlichen Themen, die entlang der Wertschöpfungskette des ÖBB-Konzerns vorkommen, zu erheben. Im Anschluss daran wurde ein Impact-Workshop veranstaltet, an dem interne FachexpertInnen aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Energiemanagement, Abfallwirtschaft, Anlagen etc. anteilmäßig auf die Konzerngesellschaften verteilt teilnahmen.

Um die Ansichten der internen sowie externen Stakeholder einfließen zu lassen, wurde im Oktober 2018 eine Stakeholderbefragung durchgeführt. 703 Personen wurden dafür angeschrieben, wobei der Anteil der internen und externen Stakeholder etwa gleich groß war. Die Rücklaufquote belief sich auf rd. 38%:

- ÖBB-interne Stakeholder: zufällig ausgewählte ÖBB MitarbeiterInnen (inkl. Führungskräfte und Betriebsräte) anteilmäßig auf die Konzerngesellschaften verteilt, gleicher Anteil an Frauen und Männern
- ÖBB-externe Stakeholder: KundInnen, Lieferanten, Politik, Ministerien / Behörden, Länder / Kommunen, Interessenvertretungen, Wissenschaft und Forschung, Medien, NGOs, Bahnverbände ...

Das Ergebnis der Überschneidung des Workshops und der Stakeholderbefragung ist die Wesentlichkeitsmatrix 2018 des ÖBB-Konzerns, in welcher die Themen oberhalb der gestrichelten Linie (= **Wesentlichkeitsschwelle**) als **wesentliche Themen mit hoher Bedeutung** festgelegt wurden. Als weitere ergänzende wesentliche Themen wurden die **Wahrnehmung der Menschenrechte** und die **Bekämpfung von Korruption und Bestechung** in der nichtfinanziellen Erklärung berücksichtigt. Die daraus resultierende Wesentlichkeitsmatrix gilt vollumfänglich auch für die ÖBB-Infrastruktur AG.

Die COVID-19-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr schwer getroffen und stellt Unternehmensstrategie bzw. Unternehmensausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG auf die Probe. Daher ist auch eine Neubewertung der wesentlichen Themen im Rahmen einer Neuauflage der Wesentlichkeitsanalyse geplant. In weiterer Folge orientieren sich die Inhalte dieses Lageberichts jedoch noch an der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Jahr 2018.



Nichtfinanzielle Kennzahlen

Nichtfinanzielle Kennzahlen im Überblick für 2020		2020	2019	Einheit
Allgemein				
Bahnstrecke (Betriebslänge)		4.875	4.877	Kilometer
Bahnhöfe (Verkehrsstationen)		1.046	1.048	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer		146,9 Mio.	156,4 Mio.	Kilometer
Transportleistung		73,2 Mrd.	78,7 Mrd.	Bruttotonnenkilometer/Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVU ¹⁾		97,2	95,2	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr, alle EVU ¹⁾		81,6	77,3	Prozent
Kundenzufriedenheit ²⁾		n.v.	86	Punkte von 100
Corporate-Rating (ISS ESG – Institutional Shareholder Services) ³⁾		B	B-	Prime-Status
Umwelt				
Wirkstoffmenge (Glyphosat)		6,2	5,0	Tonnen
Bahnstrom aus österreichischer erneuerbarer Energie ⁴⁾		100	100	Prozent
Gesamtenergieverbrauch ⁵⁾		436,5	447,3	Gigawattstunden
Gesamtemissionen ⁶⁾		38.881	40.174	in Tonnen CO ₂ eq
Externe Carsharingstationen		35	28	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG		190,2	190,8	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster (Stichtag 31.12.2020)		10.786	11.218	Stück
Sozial- und Arbeitnehmerbelange				
Mitarbeiterbefragung ⁷⁾		n.v.	71	Indexpunkte von 100
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>n.v.</i>	<i>71</i>	<i>Indexpunkte von 100</i>
Aktive MitarbeiterInnen und Lehrlinge		18.609	18.734	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>16.576</i>	<i>16.641</i>	<i>Personen</i>
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung		9.358	10.097	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>8.299</i>	<i>8.929</i>	<i>Personen</i>
Lehrlinge		1.532	1.562	Personen
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>1.532</i>	<i>1.562</i>	<i>Personen</i>
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)		45,9	43,9	Jahre
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>		<i>45,8</i>	<i>46,1</i>	<i>Jahre</i>
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)		9,2	8,6	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur-AG</i>		<i>7,9</i>	<i>7,4</i>	<i>Prozent</i>
Menschen mit Behinderung		2,7	2,7	Prozent
<i>davon ÖBB-Infrastruktur AG</i>		<i>2,7</i>	<i>2,7</i>	<i>Prozent</i>
Barrierefreiheit				
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen		rd. 370	rd. 300	Stück
Forschung				
Forschung und Entwicklungsprojekte in Bearbeitung (Stichtag 31.12.2020)		91	59	Projekte
Sicherheit				
Personenverkehr			110 mal sicherer als Straße ⁸⁾	
Gefahrguttransport			42 mal sicherer als Straße ⁹⁾	

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

n.v.: aktueller Wert für das Jahr 2020 nicht vorhanden (z. B. aufgrund der COVID-19-Pandemie)

¹⁾ Als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr 5 Minuten, beim Güterverkehr 30 Minuten. Der starke Anstieg der Pünktlichkeit im Jahr 2020 ist auf das massiv reduzierte Fahrgastaufkommen aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

²⁾ Die für Herbst 2020 geplante konzernweite Kundenzufriedenheitsbefragung wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht durchgeführt. Für die ÖBB-Infrastruktur AG wurde 2020 lediglich eine alle zwei Jahre stattfindende qualitative Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt, somit liegt nach wie vor nur das Ergebnis der Kundenzufriedenheitsbefragung 2019 vor: Befragungszeitraum 23.09. bis 13.11.2019. Maximale Punktezahl = 100. Der Kundenzufriedenheitswert der ÖBB-Infrastruktur AG setzt sich aus der Erfassung der Kundenzufriedenheit mit schriftlichen Fragebögen (Selbstaussfüller) und Beobachtungen (Mystery-Fahrten bzw. -beobachtungen) zusammen. Der Stichprobenumfang umfasst dabei 8.200 Selbstaussfüller (Nettostichprobe = 5.267) und 620 Mystery-Beobachtungen.

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

⁴⁾ Bezieht sich auf Kunden, die Bahnstrom der ÖBB-Infrastruktur AG beziehen.

⁵⁾ Der berichtete Gesamtenergieverbrauch in GWh setzt sich aus den Energieträgern Bahnstrom, Drehstrom, Erdgas, Fernwärme, Heizöl und Treibstoffverbrauch zusammen. 2020 wurden auch der Treibstoff- und Heizölverbrauch in den Gesamtenergieverbrauch miteinbezogen. Deshalb wurde zu Vergleichszwecken der Wert für den Gesamtenergieverbrauch 2019 ebenfalls angepasst. Daraus ergibt sich eine Abweichung zu dem publizierten Wert des Vorjahres.

⁶⁾ Erstmals wurde auch der Heizölverbrauch der Jahre 2020 und 2019 in die Gesamtemissionen miteinbezogen. Die CO₂-Emissionen für das Jahr 2019 wurden neu berechnet, um die im Jahr 2019 erfolgte Umstellung der Drehstromversorgung auf 100% erneuerbare Energie und die Aufteilung in Scopes abzubilden. Daraus ergibt sich eine Abweichung zu dem publizierten Wert des Vorjahres.

⁷⁾ Ergebnis der Mitarbeiterbefragung im Juni 2018. Die ursprünglich für Juni 2020 geplante erneute Mitarbeiterbefragung wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht durchgeführt und wird voraussichtlich im Jahr 2021 nachgeholt.

⁸⁾ Getötete Reisende pro Milliarde Personenkilometer in Österreich berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2018, Quelle: Allianz pro Schiene.

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

G.3. Umwelt

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG 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 die ÖBB-Infrastruktur AG ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 und bekennt sich dadurch zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung.

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

Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm

Umweltleitlinien, Umweltbewertung, Umweltprogramm sowie die Ziele und Maßnahmen sind Ausgangspunkt für eine Vielzahl von Initiativen und Projekten, welche die Bahninfrastruktur zu einer grünen Infrastruktur machen sollen. Das Monitoring und der Informationsaustausch erfolgt in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsplattform, deren Aufgabe ein konzernweiter Austausch und das Vorantreiben der umweltspezifischen Themen ist. Wesentliche Umweltthemen, die in der Wesentlichkeitsmatrix identifiziert wurden (etwa Energieeffizienz, Abfallmanagement, Lärmreduktion, Klimaschutz und Biodiversität), sind fixe Agendapunkte der Umwelt- und Nachhaltigkeitsplattform.

Chemische Vegetationskontrolle

Die ÖBB-Infrastruktur AG muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um das zu gewährleisten, werden die Gleisanlagen im Streckennetz der ÖBB im Zuge der chemischen Vegetationskontrolle derzeit einmal im Jahr mit Pflanzenschutzmitteln behandelt. Auf Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen werden die Pflanzenschutzmittel mittels Spritzzug (auch bekannt als „Multi Modul Train“, abgekürzt „MMT“), ausgestattet mit einer optischen Grünerkennung und EDV-gestützter Spritzsteuerung für die punktgenaue Behandlung, 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 Verschiebgleisen 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. Demnächst ist die Anschaffung von weiteren solchen Geräten geplant. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Glyphosatmenge deutlich reduziert werden – von 9,5 t (2014) auf 6,2 t im Jahr 2020. Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Die ÖBB-Infrastruktur AG strebt jedoch bereits den Umstieg auf alternative verfügbare Pflanzenschutzmittel an und beteiligt sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten. Das Ziel dieser Projekte ist die Findung und Erprobung von alternativen Wirkstoffen, welche derzeit noch nicht für Gleisanlagen zugelassen sind, bzw. chemiefreie Verfahren. Aus derzeitiger Sicht wird die zukünftige Strategie, die Gleise vom Bewuchs frei zu halten, aus einer Kombination von unterschiedlichen Methoden bestehen, die an die örtlichen Herausforderungen angepasst werden müssen. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Klimawandel

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Der ÖBB-Konzern trägt mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei und entlastet das Klima damit um mehr als 3,5 Mio. t CO₂ im Jahr (Datengrundlage ÖBB THG-Bilanz der Verkehrsleistung 2017. Annahme: ÖBB Verkehrsleistungen werden ersatzweise mit durchschnittlichen Pkw bzw. mit dieselbetriebenen 40-t-Sattelschlepper erbracht). Das entspricht etwa 4% der österreichischen Gesamtemissionen, doch das Verlagerungspotenzial ist damit noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Hauptthemnisse liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO₂-Bilanz des ÖBB-Konzerns leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt seit 2018 den EVUs Bahnstrom aus 100% österreichischer erneuerbarer Energie zur Verfügung. Fast ein Drittel davon wird in eigenen Kraftwerken produziert. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen von 246.753 t CO₂ seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2019 ihre Emissionen gegenüber 2006 um rd. 46% gesenkt.

Seit 2019 erfolgt auch die Drehstromversorgung der Betriebsanlagen zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern.

Die Bahninfrastruktur muss sich auch an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen. 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 werden die Forschungsarbeiten im Zuge der Verkehrsinfrastrukturforschung mit dem Projekt „clim_ect, Klimawandel und Auswirkungen auf Naturgefahren“, das 2021 abgeschlossen wird. Ein weiteres Ziel dieses Projekts liegt darin, allfällige Anpassungsmaßnahmen aus dem Klimawandel heraus ableiten zu können. Außerdem soll ab 2021 ein weiteres Klimawandelanpassungs-Projekt zur Prognose von Extremwetterereignissen und zu den Auswirkungen des Klimawandels auf das Primärenergiedargebot zur Versorgung des Bahnverkehrs starten.

Die klimatischen Änderungen, seien es Änderungen des Niederschlagsmusters (intensiverer Niederschlag, Regen, Schnee etc. in einem bestimmten, tendenziell kürzeren Zeitintervall), der Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Änderung in Bezug auf Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen, können sich auch auf den gesamten Bahnkörper sowie auf das bahnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) und damit letztendlich auf den Bahnbetrieb auswirken.

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

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. Um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen, ist ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald von großer Bedeutung.

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 ÖBB-eigene Wetterwarnsystem *infra:wetter* sowie 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 Maßnahmen 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

Beschreibung

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

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

Methodik

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

Zeitraum

laufend

Naturgefahrenhinweiskarte

Beschreibung

In der Naturgefahrenhinweiskarte werden entlang des ÖBB Streckennetzes die Ergebnisse der bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereiche durch Naturgefahren, insbesondere von Steinschlag und Wildbachereignissen, dargestellt. Dieser strategische Überblick dient als Grundlage, um präventiv risikoreduzierende Maßnahmen, die technisch oder organisatorisch sein können, zu implementieren. Aufgrund der fünfstufigen Kategorisierungen ist eine bedarfsgerechte Prioritätenreihung möglich. In Kombination mit den infra:wetter-Warnungen können gezielt lokale kurzfristige betriebliche Entscheidungen an Maßnahmensetzungen getroffen werden. Die Naturgefahrenhinweiskarte ist somit auch in Bezug auf klimatische Änderungen eine wichtige Wissensgrundlage, um den hohen Sicherheitsstandard hinsichtlich des Schutzes vor Naturgefahren zu erhalten.

Methodik

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. Seit dem Jahr 2012 werden den Felderhebungen numerische semiquantitative Einwirkungsberechnungen vorangestellt. Dazu wird im Rahmen von „Preprocessing“ auf Grundlage hochauflösender topografischer Daten eine morphometrische Analyse durchgeführt, um die Charakteristik der Gefahren Einzugsgebiete hinsichtlich Ablöse-, Transport- und Ablagerungsformen zu erlangen. Diese haben den Vorteil, dass z. B. Geschiebekubaturen und Auslauflängen von Muren für unterschiedliche Ereignisse und Steinschlagszenarien simuliert und abgebildet werden können. Im Zuge der Vororterhebung zur Beurteilung der relevanten Prozessflächen werden die Ergebnisse der numerischen Voranalyse überprüft und eventuell ergänzende Feststellungen hinsichtlich der Beurteilung der Prozessaktivität vorgenommen. Dazu werden sowohl die relevanten Prozessablösebereiche als auch die Transport- und Ablagerungsformen vor Ort beurteilt. Zusammen mit der Exposition des Bauabschnittes gegenüber dem Naturgefahrenprozess wird pro potenzielle Gefahrenstelle eine Hinweiskategorie kommissionell durch ÖBB-eigene Fachleute festgelegt. In Bezug auf Wildbachprozesse werden zusätzlich die Bahndurchlässe in ihrer Form und Größe aufgenommen, da diese darüber entscheiden, ob Ereignisse schadlos ab- bzw. durchgeführt werden können. Die Ergebnisse werden mit den zuständigen Personen in den Regionen abgestimmt, gegebenenfalls organisatorische oder technische Maßnahmen abgeleitet und visualisiert dargestellt.

Zeitraum

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. Bis voraussichtlich 2021 erfolgen noch die kommissionellen Festlegungen der Hinweiskategorien inklusive der daraus allenfalls erforderlichen Maßnahmendefinitionen.

Hochwasserbetroffenheit

Beschreibung

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

Methodik

Vom Bund und den Bundesländern sowie diversen Ziviltechnikerbüros wurden und werden die aktuellen Abflussuntersuchungen entlang des gesamten Streckennetzes eingeholt, für die Fragestellungen der ÖBB 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.

Zeitraum

laufend

Energieeffizienz

Der Bahnbereich ist ein energieintensiver Sektor. Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist daher das Thema „Energieeffizienz“ für den ÖBB-Konzern von zentraler Bedeutung. So spielen etwa bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial Kriterien der Energieeffizienz eine wichtige Rolle. Darüber hinaus nimmt der ÖBB-Konzern bei bestehenden Zügen laufend Verbesserungen vor, damit auch diese energieschonender unterwegs sind. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen weiteren wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energiekosten und dem Schutz der Umwelt durch verminderten Emissionsausstoß. Damit und mit der Umstellung der Bahnstromversorgung (2018) sowie der Drehstromversorgung (2019) auf 100% erneuerbare Energieträger leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Energieeffizienzmaßnahmen 2020 in der ÖBB-Infrastruktur AG, Einsparungen zu 2019:

- Drehstrom
 - Bahnsteig-/Gleisfeld-/Signalbeleuchtung – Ausstattung mit LED – Einsparung 121,3 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
- Wärme
 - Gebäudesanierung – Einsparung 246,3 MWh, berechnet aus technischen Spezifikationen
- Diesel
 - Einsatz von Förderbändern statt Lkw-Transport (Aushubmaterial Semmering-Basistunnel) – Einsparung 195,4 MWh

Energiebedarf*)	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung in %
Bahnstrom in GWh	21,6	32,8	-11,2	-34%
Drehstrom in GWh	228,6	226,9	1,7	1%
Erdgas in GWh	75,2	80,3	-5,1	-6%
Fernwärme in GWh	44,6	35,4	9,2	26%
Heizöl in GWh	19,3	22,6	-3,3	-15%
Treibstoffverbrauch in GWh	47,2	49,3	-2,1	-4%
EE-Anteil Bahnstrom in %	100	100	0	0%
EE-Anteil Drehstrom in %	100	100	0	0%
Strom aus unbekanntenen Quellen in %	0	0	0	0%

Die Sprünge in den Verbrauchswerten der einzelnen Jahre ergeben sich v. a. aus unterschiedlichen Witterungsverläufen und unterschiedlichen Anlagennutzungen.

*) Die Zahlen für den Energieverbrauch umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nutzt zum 31.12.2020 eine Flotte von 3.298 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. So konnte in den vergangenen Jahren durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks der CO₂-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Mit Ende 2020 sind fast ausschließlich Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren in Betrieb. Die E-Fahrzeugflotte umfasst 92 Elektroautos und 18 Elektrofahrräder und wird laufend erweitert.

Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO₂ als auch NOX) 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.

Eco Driving

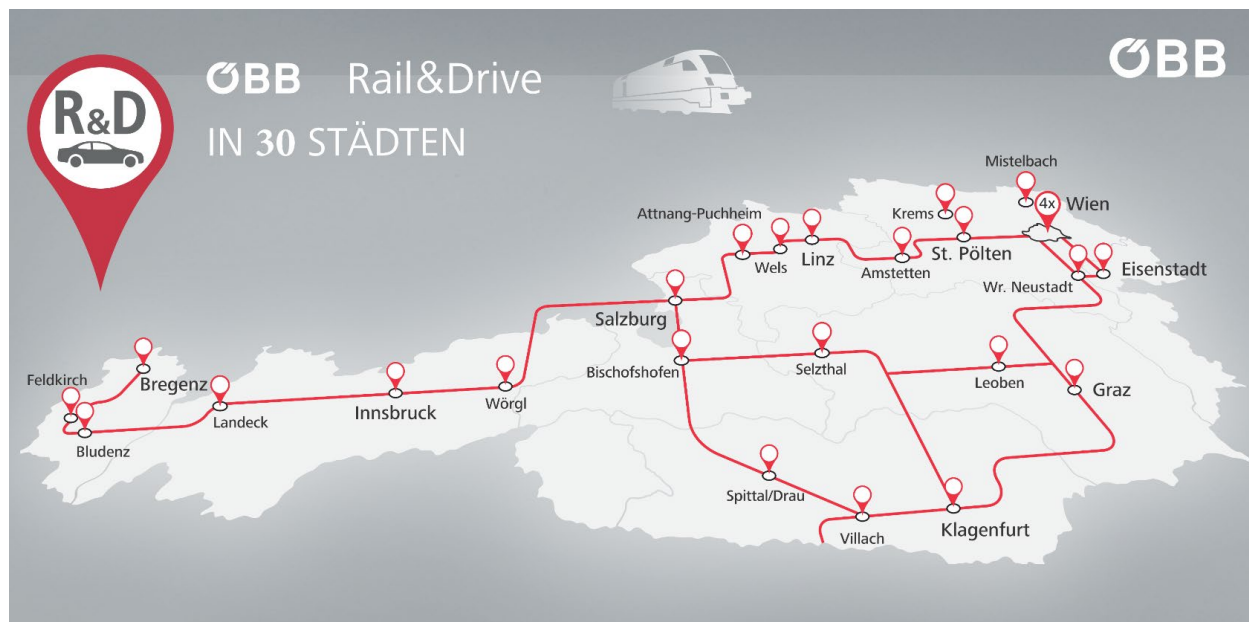
Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren 2020 im Rahmen des Projektes „Eco Driving“ keine Schulungen von MitarbeiterInnen in spritsparendem Fahrverhalten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs möglich.

Carsharing

Mit dem Projekt „CarPool“ wird das Ziel verfolgt, durch ein konzerninternes Carsharingangebot die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen zu optimieren. Nach der österreichweiten Ausrollung der Poolstandorte stehen den MitarbeiterInnen nun 508 Fahrzeuge an über 90 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 stehen ein Teil der Poolfahrzeuge unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ auch BahnkundInnen zur Verfügung. An 35 Stationen können 320 Fahrzeuge, davon 55 Elektrofahrzeuge, genutzt werden. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

Rail&Drive wurde 2019 Sieger im Greenpeace-Klimacheck der zwölf größten Autoverleihanbieter in Österreich. Hervorgehoben wird dabei vor allem die Verknüpfung von Bahn- und Elektrofahrzeugen zur Mobilität der letzten Meile.



Elektrofahrzeuge

Um eine weitere Senkung des CO₂-Ausstoßes zu erzielen, ist mittelfristig eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 240 Fahrzeuge (Gesamtkonzern) geplant.

Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2020 wurde der Beschluss zur Beschaffung von 50 Hochleistungs-Instandhaltungsfahrzeugen gefasst. Durch die Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Hybridanteil wird künftig eine wesentliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs für die Instandhaltungsfahrzeuge erreicht.

CO₂-Emissionen						Veränderung
inkl. Fuhrpark für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Einheit	2020	2019	Veränderung	in %	
Bahnstrom (Scope 2)	Tonnen CO ₂ eq	0,0	0,0	0,0	0%	
Drehstrom (Scope 2)	Tonnen CO ₂ eq	0,0	0,0	0,0	0%	
Erdgas (Scope 1)	Tonnen CO ₂ eq	15.017,4	16.035,9	-1.018,5	-6%	
Fernwärme (Scope 2)	Tonnen CO ₂ eq	6.560,7	5.494,1	1.066,6	19%	
Heizöl L+EL (Scope 1)	Tonnen CO ₂ eq	5.251,5	6.154,2	-902,7	-15%	
Treibstoffverbrauch	Liter	4.885.657	5.092.960	-207.303	-4%	
CO ₂ -Ausstoß Fuhrpark (Scope 1)	Tonnen CO ₂ eq	12.050,9	12.489,8	-438,9	-4%	
Gesamtemissionen (Energiebedarf inkl. Fuhrparktreibstoffe)	Tonnen CO₂ eq	38.881	40.174	-1.293	-3%	
Anzahl Krafffahrzeuge gesamt	Stück	3.298	3.352	-54	-2%	
Anzahl Schienenfahrzeuge	Stück	2.447	2.497	-50	-2%	
Anzahl Lkw mit 3,5 Tonnen	Stück	149	158	-9	-6%	
Anzahl Lkw mit weniger 5 Tonnen	Stück	17	17	0	0%	
Anzahl Lkw mit über 5 Tonnen	Stück	26	27	-1	-4%	
Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	Stück	92	47	45	96%	
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	Stück	5	7	-2	-29%	
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	Stück	330	752	-422	-56%	
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	Stück	2.863	2.546	317	12%	

Für die Berechnung verwendete Emissionsfaktoren (Berechnung durch Umweltbundesamt): Bahnstrom und Drehstrom Stand 2019, Erdgas, Fernwärme und Heizöl entsprechend den jeweils aktuell verfügbaren Emissionsfaktoren. Die CO₂-Emissionen für das Jahr 2019 wurden neu berechnet, um die im Jahr 2019 erfolgte Umstellung der Drehstromversorgung auf 100% erneuerbare Energie und die Aufteilung in Scopes abzubilden. Daraus ergeben sich Abweichungen zu den publizierten Werten des Vorjahres.

Die Varianz der CO₂-Emissionen zwischen den Jahren ergibt sich aus den schwankenden Bedarfsmengen.

Flächen- und Artenschutz

Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt als einer der größten Flächenbewirtschafter des Landes auch Verantwortung für den Lebensraum von Fauna und Flora durch verschiedene Natur- und Artenschutzprojekte in allen Bundesländern sowie durch vielfältige Kooperationen mit Umwelt-NGOs. Dies umfasst sowohl den Bau der Eisenbahnanlagen, bei dem im Rahmen UVP-pflichtiger Vorhaben bei negativen Umweltauswirkungen auf Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz zu achten ist, um ein genehmigungsfähiges Projekt zu erhalten, als auch den Betrieb der Bahnanlagen, bei dem beispielsweise umweltfreundliche Beleuchtungen und viele andere Maßnahmen zum Erhalt der biologischen Vielfalt umgesetzt werden. Wissenschaftliche Erhebungen auf Bahnflächen unterstreichen immer wieder deren enormen Wert für die Erhaltung der biologischen Vielfalt, unabhängig davon, ob es sich um erst kürzlich entstandene Ausgleichs- oder bereits seit über hundert Jahren bestehende Bahnflächen handelt.

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. Dabei kommen zusätzlich auch spezifische, umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS bzw. Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, RVE) zum Einsatz. Die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten ist damit systematisch gewährleistet.

Die Betriebslänge des Streckennetzes betrug 2020 4.875 km (Vj: 4.877 km), die Grundstücksfläche 190,2 km² (Vj: 190,8 km²).

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG*) in km ²	2020	2019
Gesamtfläche	190,2	190,8
verwaltete Gebäudennetogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstation)	8,4	8,4
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,6	2,7
sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	7,1	7,4
P & R-Anlagen	1,3	1,3

*) Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

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. Das Streckennetz der ÖBB verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich, der niedrigste Punkt liegt in der Gemeinde Purbach am Neusiedler See auf 128 m Seehöhe, der höchste Punkt liegt am Brennerpass auf 1.370 m Seehöhe. Da insbesondere in den alpinen Bereichen des Streckennetzes ein erhöhtes Naturgefahrenrisiko in Form von Lawinen, Muren oder Steinschlag herrscht, wird dieser Problematik von speziell qualifizierten MitarbeiterInnen unter Einsatz hochmoderner wie auch altbewährter Technik begegnet.

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. In öffentlich zugänglichen Bereichen wie an Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen eigenen Baumkataster angelegt.

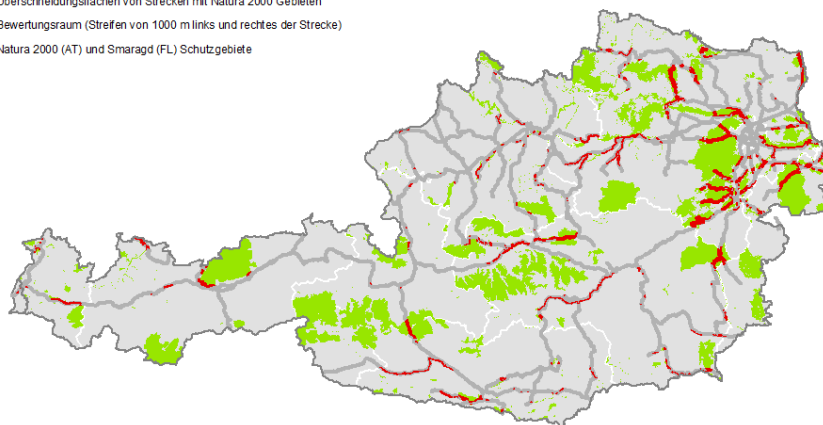
Im Baumkataster der ÖBB-Infrastruktur AG waren mit Stichtag 31.12.2020 10.786 Bäume und 198 verschiedene Baumarten erfasst (2019: 11.218 Bäume, 201 Baumarten und -sorten). Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2020 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 750 bis 950 Exemplaren.

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 der ÖBB-Infrastruktur AG ist in Planung). Diese Flächen haben nachweislich zur signifikanten Verbesserung der biologischen Vielfalt in den jeweiligen Regionen beigetragen und stellen heute wichtige Trittsteinbiotop dar. Doch auch die Bahnbegleitflächen am Bestandsnetz ermöglichen auf den zunehmend intensiver genutzten und verbauten Flächen Landschaftsnetzungen und Wandlungsmöglichkeiten für migrierende Tierarten. Durch Querungshilfen wird Tierarten mit großen Lebensraumsansprüchen der gefahrlose Wechsel über die Bahntrassen ermöglicht. Zusätzlich wurde ein Forschungsprojekt gestartet, bei dem Wildwarngeräte für den Einsatz an Bahngleisen getestet werden sollen, um damit in Zukunft Wildtierkollisionen an neuralgischen Punkten weitgehend vermeiden zu können. Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht. Vogelanprall an Glasflächen wird durch eine Vogelschutzmarkierung in Form von 4 mm starken, schwarzen Linien im Abstand von 50 mm auf den Glasflächen vermieden. Leider erweist sich das Naturschutzrecht als hinderlich, wenn es um die Umsetzung von freiwilligen Biotopverbesserungsmaßnahmen für geschützte Arten geht. Diese Maßnahmen, wie z. B. die Anlage von Amphibienlaichgewässern oder das Ausbringen von Samen streng geschützter Pflanzen, wären zwar betrieblich, technisch und finanziell machbar, sind allerdings aufgrund der Verbotstatbestände im Artenschutzrecht oft nicht realisierbar, da das Risiko für spätere Komplikationen und Auflagen im Fall von betrieblichen oder baulichen Maßnahmen besteht. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich auch aktiv in die Erstellung der nationalen Biodiversitätsstrategie 2030 eingebracht und u. a. auch auf das vorhin angeführte Dilemma hingewiesen. Am 24.06.2020 fand außerdem der Kick-off des Projektes „Reverse“ statt, welches vom Internationalen Verband der Eisenbahnen (UIC) getragen wird. Reverse soll negative und positive Auswirkungen der Bahn auf die natürliche Vielfalt genau analysieren und für den Bahnsektor Leitlinien und einen Aktionsplan entwickeln, um die Beiträge der Bahn zum SDG 15 (Life on Land) darstellen zu können. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist wesentlicher Treiber dieses internationalen Projektes zum Schutz der biologischen Vielfalt.

Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2020

Mit einem Streifen bis 1000m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 871,5 km² mit Natura 2000 Gebieten (SPA und SCI)

- Überschneidungsflächen von Strecken mit Natura 2000 Gebieten
- Bewertungsraum (Streifen von 1000 m links und rechts der Strecke)
- Natura 2000 (AT) und Smaragd (FL) Schutzgebiete



Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG und European Environment Agency (EEA), 2020
 Anmerkung: Natura 2000 (EU) und Smaragd (FL) entsprechen der selben Schutzgebietskategorie
 Maßstab: 1:2.500.000

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

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch der ÖBB-Infrastruktur AG betrug im Jahr 2020 rd. 1,2 Mio. m³ (1.194.289 m³)⁵¹, im Jahr 2019 waren es ebenfalls rd. 1,2 Mio. m³ (1.238.686 m³). Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Im Bereich des Fahrweges von Eisenbahnen stellt die nachhaltige Bahnentwässerung einen wesentlichen Punkt für die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Gleislage dar. Hierbei wird das Niederschlagswasser aus dem Gleiskörper sowie allenfalls über Böschungen 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 derart, dass keine schädlichen Auswirkungen auf diese erfolgen. Bei Vorflutern mit Wasserstress werden je nach Wassermenge und möglicher Aufnahmekapazität des Vorfluters Rückhaltevorrichtungen wie z. B. Drosselschieber vorgesehen. Im Zuge der Wasserrückführung werden vor allem für die einzelnen Bauphasen auch Wasseruntersuchungen aus chemischer Sicht durchgeführt, sodass entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können, um die Vorfluter durch die Wasserrückführung nicht nachteilig zu beeinflussen. Beispiele hierfür sind: Absetzbecken, Gewässerschutzanlagen, Filteranlagen etc. Aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb treten grundsätzlich keine Verunreinigungen für die Vorflut bzw. kein Austritt von schädlichen Substanzen auf. 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.

Abwässer, die in Form von Niederschlagswässern aus dem Bahnkörper sowie durch das von Böschungen zufließende Wasser auftreten, werden nicht direkt in Gewässerkörper (von kleinen Bächen bis hin zu großen Flüssen sowie dem Grundwasser etc.) eingeleitet, sondern stets einer Reinigung mittels Humusfilter, Absetz- und Versickerungsbecken unterzogen. 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 Gewässerkörper können dabei als Schutzgebiete ausgewiesen sein (beispielsweise Grundwasserschutz- oder Grundwasserschongebiete). Eine Wiederverwendung der eingeleiteten Wässer durch andere Organisationen erfolgt nicht. Bei UVP-pflichtigen Projekten erfolgt im Zuge der Planung auch eine ökologische Bestandsaufnahme des betroffenen Gebiets. Es werden Maßnahmen erarbeitet und letztendlich nach Einholung aller hierfür erforderlichen Genehmigungen umgesetzt, sodass die natürlichen Lebensräume für Fauna und Flora erhalten bleiben. Damit wird auch ein hoher ökologischer Beitrag durch die Bahnprojekte geleistet.

Lärm

Physikalische Gesetze lassen sich nicht außer Kraft setzen: Rollende Räder auf Schienen erzeugen Schall, dies kann nicht gänzlich unterbunden werden. Aber die ÖBB unternehmen alles, um Schallemissionen einzudämmen und zu 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 2019 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf knapp 5.000 km Streckenlänge (Betriebslänge) und knapp 10.000 km Gleislänge knapp 1.000 km an Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen.

Die Europäische Interoperabilitätsrichtlinie NOI TSI sieht „leisere Stecken“ vor, auf denen ab 08.12.2024 nur mehr leise Güterwagen verkehren dürfen. Auch weiterhin gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG für ihr Schienennetz die seit der Netzfahrplanperiode 2018 eingeführte Reduktion des Infrastruktur-Benützungsentgelts („Lärmbonus“) für Güterverkehrsleistungen von EVUs – sofern sie mit leisen Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen einsetzen (dieser Lärmbonus ist gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung [EU] 2015/429 gestaltet). Dies führte dazu, dass beispielsweise per September 2020 bereits ca. 80% der österreichischen Flotte der Rail Cargo Group (RCG) als leise Wagen umgerüstet worden sind.

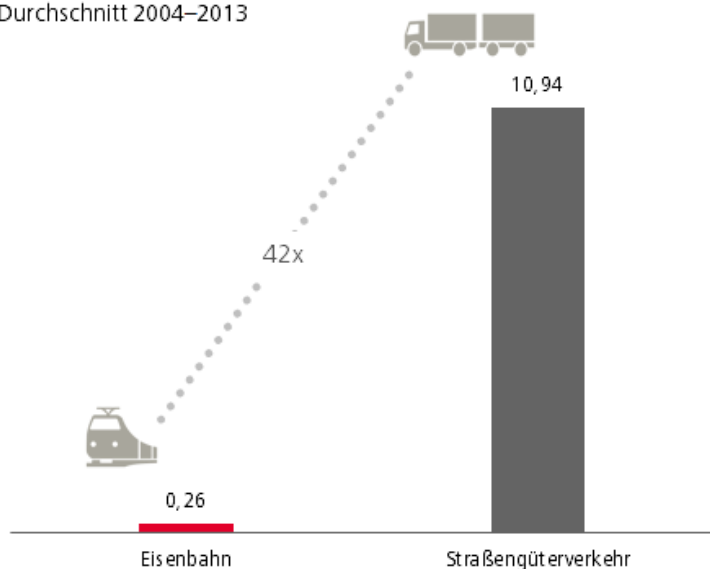
Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm werden im Rahmen von Forschungsprojekten bei der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet: Diese betreffen sowohl die systematische Testung von Oberbaukomponenten als auch die wechselseitigen Abhängigkeiten Fahrzeug – Fahrweg in schalltechnischer Hinsicht. Eine Auswahl an Forschungsprojekten findet sich im Rahmen der Initiative „Leise Gleise“ auf <https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/forschung-entwicklung>.

⁵¹ Bezüglich des Wasserverbrauchs für das Jahr 2020 ist zu beachten, dass zum Zeitpunkt der Berichtslegung erst ca. 75% der Wasserzähler erfasst waren, da die Ablesung der Wasserzähler bis zum 31.03.2021 abzuschließen ist.

Gefahrgut

Die Schiene ist 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 RID (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr) Ausgabe 2019 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 2020 gab es keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID / ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene und der Straße) erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch MitarbeiterInnen der ÖBB-Infrastruktur AG – Technische Überwachung 2020 insgesamt 857 Kontrollen an RID-Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Auch bei diesen Kontrollen waren keine Meldungen nach RID / ADR erforderlich.

Abfallmanagement

Die wesentlichen Materialinputs ergeben sich aus den Hauptaufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. Die Hauptmasse macht der Schienenschotter aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 t eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit ca. 60.000 t pro Jahr. Den mengenmäßig drittgrößten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 t pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Am Ende der Lebensdauer können all diese Stoffe zu fast 100% recycelt werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Bauherr von großen Bauvorhaben im Zuge von Investitionen (Erneuerung / Neubau / Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion / Wartung / Entstörung/Instandsetzung) einer der größten Abfallerzeuger in Österreich. Die großen Mengen an Bau- und Abbruchabfällen setzen sich unterschiedlich zusammen (Aushubmaterial, mineralische / organische / metallische Abfälle und in untergeordneter Menge auch gefährliche Abfälle), fallen zu einem sehr großen Teil im Zuge der großen Bauvorhaben wie dem Bau des Semmering-Basistunnels oder der Errichtung der Koralmbahn an und werden in erster Linie einer Deponierung zugeführt. Die Entsorgung der Abfälle der ÖBB-Infrastruktur AG wird entweder mittels Rahmenverträgen durch den Entsorgungspartner Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH (RCL-ES) in Form eines Tochterunternehmens der ÖBB-Holding AG, für kommunale Abfälle an den von ihr verwalteten Objekten durch die ÖBB-Immobilien GmbH (z. B. Personenbahnhöfe bzw. -haltestellen oder Bürostandorte) oder im Rahmen von Bauprojekten abgewickelt. Die anfallenden Abfallmengen werden im Rahmen der Entsorgung ausschließlich an befugte Abfallsammler oder -behandler übergeben.

Innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG spielt der Umgang mit Ressourcen sowie die Bestrebung zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung von Materialien eine wesentliche Rolle. Dies äußert sich z. B. in Form der maschinellen Reinigung von Gleisschotter und dessen Wiedereinbau im Schotterbett sowie in Form von Untergrundsanierungen mittels Aushubmaschine (AHM). Dabei wird der bestehende Gleisschotter gebrochen und mit Neumaterial vermischt als Tragschicht wieder eingebaut.

Abfalltabelle ÖBB-Infrastruktur AG

Bezüglich der Abfalldaten ist zu beachten, dass diese für das Jahr 2020 zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vollständig vorliegend waren. Dies ist auf das Ende des Abfallwirtschaftsjahres am 31.12. und der darauffolgenden Erfassung der Abfalldaten aus den diversen Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften in einer zentralen Datenbank bis zum 31.03. des Folgejahres zurückzuführen. Da dieser Prozess zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen ist und eine Hochrechnung der Abfallmengen hohen Ungenauigkeiten unterworfen wäre, können an dieser Stelle nur die zum Stichtag 05.03.2021 bereits erfassten Abfallmengen des Jahres 2020 dargestellt werden. Die Vergleichbarkeit dieser Abfallmengen zu den vollständigen Daten des Vorjahres ist somit nicht gegeben.

Abfallart in Tonnen	2020 (2019)				Anmerkungen zu 2020
	Bauprojekt Abfälle		Betriebliche Abfälle		
	Nicht gefährliche Abfälle ⁴⁾	Gefährliche Abfälle ⁴⁾	Nicht gefährliche Abfälle ⁴⁾	Gefährliche Abfälle ⁴⁾	
Wiederverwendung im Bauvorhaben	15.756 (83.690)				Bodenaushubmaterial (SN31411-29 und SN31411-31) im eigenen und fremden Baulos
Übergabe an Recycler	105.093 (184.806)		28.128 ⁵⁾ (37.369) ⁵⁾	4	
Kompostierung			1.488 (6.877)		Mähgut Laub (SN92102), (Holz SN92105) und Strauchschnitt (SN92105-67)
Rückgewinn (RM) ¹⁾	194.000 (160.000)				Sieben und Wiederverwendung als Gleisschotter
Rückgewinn (AHM) ²⁾	24.000 (43.000)				Brechen und Wiederverwendung als Tragschicht
Müllverbrennung		16.186 (16.522)		75 (11)	Bauprojekte Abfälle: Holzschwellen (SN17207) und Holz teerölimprägniert (SN17209) betriebliche Abfälle: Holz salzimprägniert (SN17208)
Betriebseigene Deponien ⁶⁾	- (3.251.651)				Für 2020 noch nicht erfasst
Lagerung am Standort ³⁾	-	-	-	-	Nicht erfasst
Sonstiges	1.495.614 (1.789.800)	1.427 (11.621)	22.771 (26.739)	991 (5.315)	Z. B. Asbestzement, Kühl- und Klimageräte, Bildschirme, Lacke, Gummi, Altreifen etc.

- 1) Durch moderne Bahnbaumaschinen kann ein Teil der bei Gleisbaustellen anfallenden Materialien vor Ort als Sekundärrohstoff wieder im Gleis eingebaut werden. Durch eine besondere gleisgebundene, maschinelle Reinigungstechnologie (RM) wird Gleisschotter gesiebt und als Gleisschotter wiederverwendet.
- 2) Bei der maschinellen Untergrundsanierung mittels AHM wird Gleisschotter von den oberen 20 cm des Schotterbetts gebrochen und mit neuem Tragschichtmaterial vermischt und als Tragschicht wiederverwendet.
- 3) Entspricht der Zwischenlagerung von Material am Standort, welches später wieder eingebaut wird. Diese zwischengelagerten Massen werden momentan nicht erfasst.
- 4) Die Ablagerung von **gefährlichen Abfällen** ist nur auf Untertagedeponien zulässig. In Österreich werden keine Untertagedeponien betrieben, weswegen die gefährlichen Abfälle einer Abfallbehandlung zugeführt werden. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers. **Nicht gefährliche Abfälle** werden einem befugten Sammler oder einem Abfallbehandler übergeben. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers (Wettbewerb), der größte Teil dieser Abfälle wird einer Müllverbrennungsanlage zugeführt.
- 5) Typische Eisen und Nichteisenmetalle (Schrott).
- 6) Die Datenerfassung ist aktuell in Bearbeitung und muss als Abfall-Input-Output-Meldung jeweils bis zum 15. März jeden Jahres (für das vorangegangene Kalenderjahr) erfolgen.

G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholdermanagement)

Stakeholdermanagement

Die ÖBB-Infrastruktur AG steht mit einer Vielzahl von Stakeholdern in Kontakt.

Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG

Ein wesentlicher Teil der Stakeholder sind die Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG:

<p>Eigentümer / Politisches Umfeld</p>	<p>Eigentümer & Politisches Umfeld (z.B. Länder, Gemeinden)</p> <p>Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt“ wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - §42(1) und (2)</p>
<p>B2B Business to Business</p>	<p>EVU & sonstige Business-Kunden</p> <p>EVU auf Österreichs Schienennetz – Stichtag 31.12.2020: 64 Sonstige Business Kunden: aus den Bereichen Energie, Immo (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien,...), Terminals (z.B. Operateure, Reedereien oder Spediteure), etc.</p>
<p>B2C Business to Consumer</p>	<p>Fahrgäste & Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten</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 64 EVUs und zwei Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge (Stichtag 31.12.2020). Der Anteil externer EVUs gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 3,8%. Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVUs auf der Basis von Bruttotonnenkilometern bei 33,7%. Der niedrige Anteil externer EVUs im Personenverkehr ist in diesem Jahr auf COVID-19-bedingte Ausfälle (z. B. City Airport Train – CAT) sowie auf die nur mehr im Stundentakt verkehrende WESTbahn GmbH zurückzuführen.

2020 hatten 54 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag und 52 externe Kunden einen Energielieferungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen. Dies entspricht einem Marktanteil von rd. 96% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG werden seit 01.01.2018 mit Bahnstrom, der zu 100% aus österreichischen erneuerbaren Energieträgern stammt, versorgt. (Stand 31.12.2020).

Im Bereich „Markt- / Vertragskunde“ (B2B) und „Kunde“ (B2C) werden Kundenzufriedenheitsumfragen durchgeführt. Es gibt hier unterschiedliche Methoden, die angewendet werden (quantitativ, qualitativ, Strukturgleichungsmodelle etc.). Der Mehrwert dieser Kundenzufriedenheitsumfragen bei diesen Kundengruppen kann wie folgt beschrieben werden:

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

Die Kundenumfragen werden in regelmäßigen Intervallen durchgeführt (mindestens alle zwei Jahre).

Im Bereich der Kundengruppen „Eigentümer / Politisches Umfeld“ wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kundenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfragen werden dem Unternehmen bzw. den betroffenen Bereichen durch den Geschäftsbereich „Assetmanagement und Strategische Planung“ zur Verfügung gestellt, wodurch die Basis für die weitere strategische Ausrichtung sowie zur weiteren Ableitung von operativen Maßnahmen gegeben ist.

Unabhängig von Umfragen ist das Kundenservice (Beschwerdemanagement) ein Gradmesser der Kundenzufriedenheit.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ein zentrales Kundenservice implementiert, das Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe (Park & Ride, Lift, Sitzgelegenheiten ...), Kundeninformation am Bahnhof, Sauberkeit der Bahnhöfe, Bauarbeiten etc. bearbeitet. Anliegen, die den Personenverkehr betreffen, werden direkt vom Kundenservice des ÖBB-Personenverkehrs bearbeitet.

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

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

Als Errichter und Bauherr von zahlreichen Schieneninfrastruktur-Großprojekten, die unter hochkomplexen Rahmenbedingungen – großteils bei laufendem Betrieb – realisiert werden, kommt dem Stakeholdermanagement 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 von der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzten Maßnahmen. Diese umfassen u. a. das Erstellen von Informationsfoldern, Streckenkarten, Anrainerinformationen, Fotos und Filmen, Ausstellungen und Infoboxen, aber auch das Organisieren von Veranstaltungen (Spatenstichen, Tunnelan- und -durchschlägen, Planausstellungen, Eröffnungsfeiern etc.) und Baustellenbesichtigungen sowie die Präsentation der Projekte im Internet und auf Social-Media-Kanälen.

Oberstes Ziel ist es, die von den Projekten betroffenen Stakeholder zeitgerecht, kontinuierlich und transparent über die aktuellen Planungs- und Bauaktivitäten zu informieren. Bei großen Schieneninfrastrukturprojekten, wie beispielsweise der Koralmbahn Graz – Klagenfurt oder dem Semmering-Basistunnel, bei denen das UVP-Gesetz zur Anwendung kommt, wurde bzw. wird ein Modell der Beteiligung von BürgerInnen eingesetzt.

Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit erfolgt durch das Team Projektinformation im Geschäftsbereich „Asset Management und Strategische Planung“ in enger Abstimmung mit den für die technische Planung und Umsetzung verantwortlichen Projekt- und Regionalleitungen.

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist für die ÖBB-Infrastruktur AG enorm wichtig, daher wird jedes Jahr viel Zeit und auch Geld in die Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen investiert. Denn jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige leider auch mit tödlichem Ausgang. Vor allem Jugendliche müssen informiert und aufgeklärt werden, um Unfälle aufgrund von Leichtsinn oder aus Unwissenheit zu vermeiden. Daher startet die ÖBB-Infrastruktur AG 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 Stakeholdergruppen direkt eingebunden. Zentraler Angelpunkt der Kampagne ist die ÖBB-Website www.passaufdichauf.at.

Darüber hinaus werden Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung an Schulen angeboten, die im Frühjahr allerdings ausgesetzt werden mussten. Seit Schulbeginn bieten wir Schulen die Möglichkeit virtueller Vorträge an.

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 wurde ein Eisenbahnkreuzungsfolder konzipiert, gedruckt und verteilt sowie in einer Presseinformation über die möglichen Gefahren vor Eisenbahnkreuzungen, die sich aus Unachtsamkeit ergeben, aufgeklärt. Die seit vielen Jahren von der ÖBB-Infrastruktur initiierte Sonderzugfahrt, bei der FahrlehrerInnen und -prüferInnen die Möglichkeit geboten wird, LokführerInnen „über die Schulter“ zu schauen und dessen / deren Perspektive einzunehmen konnte heuer leider nicht stattfinden. Ein europaweiter Ideenaustausch zum internationalen Eisenbahnkreuzungstag erfolgt im Rahmen von (virtuellen) ILCAD-Meetings der Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband (UIC).

Aktuell sind die Organisationseinheiten bzw. die Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei 86 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik, Umwelt, Normenwesen etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (GSV), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Nicht zuletzt zeigt das Glaubwürdigkeitsranking 2016 des SORA-Instituts, dass die ÖBB bei 73% ihrer Stakeholder als glaubwürdiges Unternehmen gesehen werden und sich somit in den Top drei der glaubwürdigsten österreichischen Unternehmen befindet.

Der Markenwert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Instituts in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und liegt 2020 mit einem Markenwert von rd. 1,9 Mrd. EUR auf Platz 7 der „Österreichischen Topmarken“.

Im Rahmen des „Sustainable Brand Rating Austria 2020“ wurde vom European Brand Institute erstmals der Beitrag der Marken gemeinwirtschaftlicher Unternehmen und Organisationen zur nachhaltigen Entwicklung in Österreich in den fünf Sektoren Verkehr, Versorgungsinfrastruktur, Energieversorger, Gesundheits- und Sozialinfrastruktur sowie Finanzen in den vier Kategorien Brand Leadership, Product / Services, Social Responsibility und Investment in Österreich untersucht. Der Kriterienkatalog mit 52 Indikatoren, abgeleitet aus den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Agenda 2030 sowie ISO 20671, wurde mit dem „EBI Scoring Model“ bewertet und in ein „Sustainable Brand Rating“ übergeführt. Die ÖBB erreichten dabei in den Kategorien Brand Leadership, Social Responsibility und Investment den ersten sowie in der Kategorie Product / Services den zweiten Platz. Im Verkehrssektor erreichten die ÖBB mit einem AAA-Rating (Above Average) ebenfalls den ersten Platz.

SORA und EBI Markenwertanalyse beziehen sich zwar auf den ÖBB-Konzern. Da die Öffentlichkeit die Teilkonzerne der ÖBB aber kaum als eigenständige Unternehmen wahrnimmt und der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG der größte Teilkonzern der ÖBB ist, können die Ergebnisse der genannten Studien auch für die ÖBB-Infrastruktur AG reklamiert werden.

Die österreichischen BahnfahrerInnen befinden sich bezüglich der zurückgelegten Kilometer auf Platz 1 innerhalb der Europäischen Union und zählen laut Eurobarometer der Europäischen Kommission zu den zufriedensten BahnkundInnen der EU.

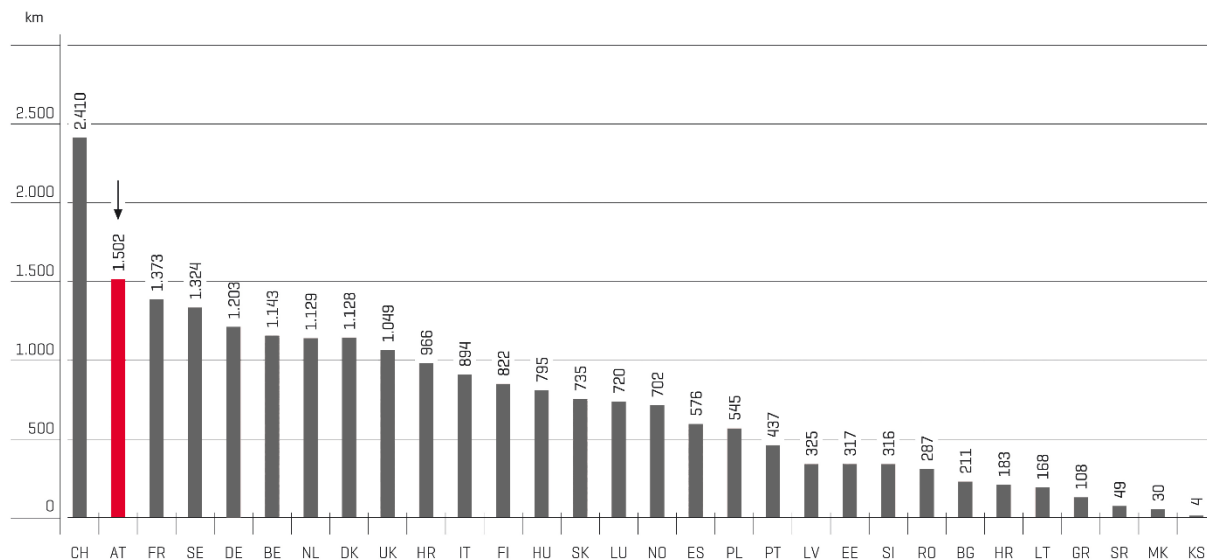


Abbildung: Je EinwohnerIn mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2018. Quelle: Erhebung und Berechnung Schienen-Control, IRG-Rail Marktbericht.

Personal

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

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	4.670	4.328	342	8%	4.513	4.138
ArbeiterInnen	3.049	2.747	302	11%	2.904	2.580
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.358	10.097	-739	-7%	9.718	10.222
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	17.077	17.172	-95	-1%	17.135	16.940
Lehrlinge	1.532	1.562	-30	-2%	1.394	1.419
Gesamt mit Lehrlingen	18.609	18.734	-125	-1%	18.529	18.359

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	4.569,0	4.235,7	333,3	8%	4.414,9	4.047,6
ArbeiterInnen	3.039,5	2.740,7	298,8	11%	2.896,1	2.575,3
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.184,4	9.859,3	-674,9	-7%	9.509,2	9.968,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.792,9	16.835,7	-42,8	0%	16.820,2	16.591,0
Lehrlinge	1.532,0	1.562,0	-30,0	-2%	1.393,7	1.419,4
Gesamt mit Lehrlingen	18.324,9	18.397,7	-72,8	0%	18.213,9	18.010,4

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

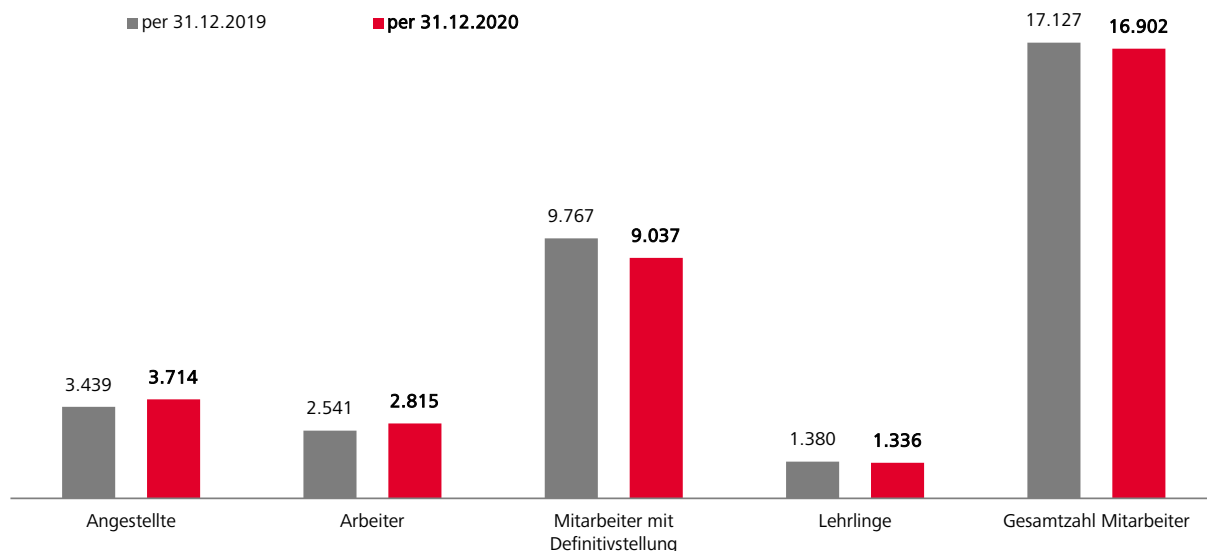
Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden MitarbeiterInnen, die den AVB unterliegen (der Großteil davon mit Definitivstellung), und MitarbeiterInnen, die Kollektivverträgen unterliegen, beschäftigt. In einer Tochtergesellschaft (Rail Equipment GmbH & Co KG) werden auch MitarbeiterInnen beschäftigt, die keinem Kollektivvertrag unterliegen und auf die das Angestelltengesetz anwendbar ist. 99,8% der MitarbeiterInnen unterliegen jedoch einem Kollektivvertrag. Es bestehen keine Unterschiede in den Vergütungssystemen von Männern und Frauen. Im Anwendungsbereich von Kollektivverträgen werden die kollektivvertraglich festgelegten Mindestgehälter auf jeden Fall gewährt, ein Großteil der Mitarbeiter bezieht jedoch ein über diesen Mindeststandards liegendes Gehalt.

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sank im Berichtsjahr auf 18.609 MitarbeiterInnen. Rd. 50% (Vj: rd. 54%) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 45,9 (Vj: rd. 43,9) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 9,2% (Vj: rd. 8,6%).

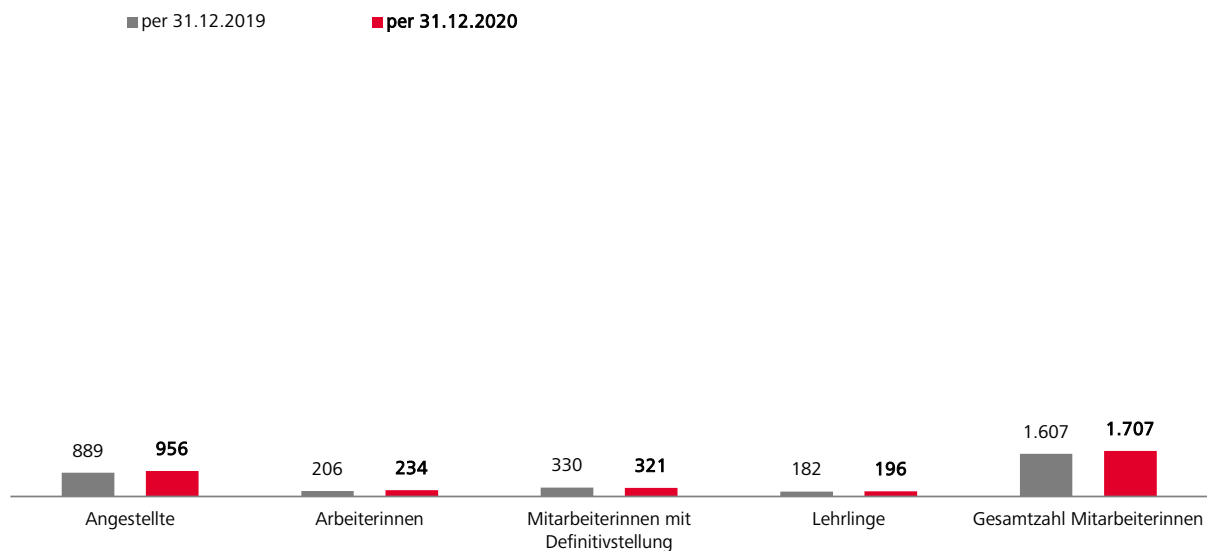
Der Prozentsatz der lokal angeworbenen Führungskräfte beträgt 100%. Die Definition von „lokal“ orientiert sich an der Geburt oder dem unbegrenzten Aufenthaltsrecht in Österreich. Als Führungskräfte gelten gemäß Führungskräfte-Policy im ÖBB-Konzern das Executive-Management, die Managementlevel 1 und 2 sowie die Steuerungsebenen A und B. Führungskräfte werden nur an „Hauptgeschäftsstandorten“ eingesetzt.

Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis

Gesamtanzahl Mitarbeiter



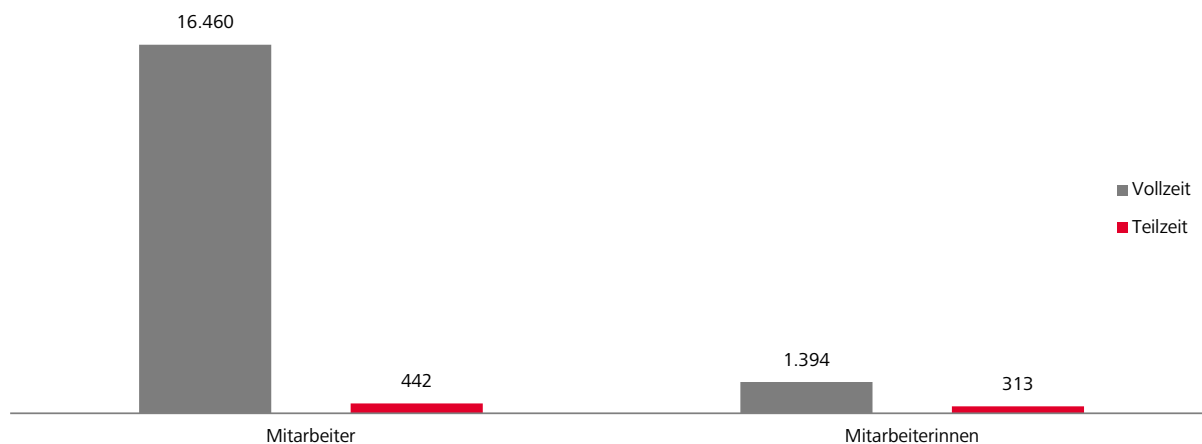
Gesamtanzahl Mitarbeiterinnen



Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2020 durchschnittlich 379 (Vj: 418) externe Leasingkräfte, insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Im Jahr 2020 befanden sich im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 275 (Vj: 276) Männer sowie 60 (Vj: 45) Frauen in einem befristeten und 16.627 (Vj: 16.851) Männer sowie 1.647 (Vj: 1.562) Frauen in einem unbefristeten Dienstverhältnis. Somit standen 2020 in Summe 335 (Vj: 321) MitarbeiterInnen in einem befristeten und 18.274 (Vj: 18.413) MitarbeiterInnen in einem unbefristeten Dienstverhältnis.

Die Mitarbeiterstruktur nach Beschäftigungsausmaß



Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Unter dem Motto „Von der Lehre bis zum Master“ bündelt die ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Seit 2017 bietet der Geschäftsbereich „Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen“ (BZELW) hierfür Angebote in höchster Qualität für die ÖBB und die österreichische Wirtschaft. Ein Großteil der Lehrberufe, die gesamte betriebliche, fahrzeugtechnische Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen, wird vom Geschäftsbereich selbst durchgeführt, zudem werden Kooperationen mit externen Bildungsanbietern koordiniert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 20 Lehrberufe an. Aktuell werden rd. 1.800 junge Menschen (inklusive Lehrlinge der Allgemeinen Privatstiftung für berufliche Bildung) zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“. Die LehrabsolventInnen erlangen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. 98% der Lehrlinge schließen ihre Lehrzeit erfolgreich ab, davon rund 60% mit gutem oder ausgezeichnetem Erfolg. Somit wird es seitens der Lehrlingsausbildung möglich, den aktiven Generationenwandel im Konzern zu unterstützen und mit einer Übernahmequote von über 75% viele junge KollegInnen in attraktive und anspruchsvolle Tätigkeiten zu bringen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus auch „Lehre und Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. 206 Jugendliche nehmen diese bereits wahr. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit unter den Lehrlingen heuer erstmals einen Frauenanteil von 19,4% in der Neuaufnahme erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG 2019 mit dem „amaZone-Award“ ausgezeichnet.

Das Ausbildungsprojekt „Diversität als Chance“ der ÖBB-Infrastruktur AG ist ein speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichtetes Ausbildungsprojekt. 70 Jugendliche, die ohne Begleitung einer erwachsenen Bezugsperson vor allem aus Afghanistan und Syrien geflohen sind, werden derzeit durch spezielle Förderprogramme, intensives Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt. Dieses Projekt wird in Kooperation mit dem AMS Wien und dem Verein lobby.16 durchgeführt und wurde 2015 mit dem „Staatspreis Mobilität“ ausgezeichnet.

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 700 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Am Standort findet sich auch ein eigens eingerichtetes Zukunftslabor, in dem neben dem 3D-Druck auch die Robotik und die Virtual Reality-Technik für Ausbildungszwecke untersucht werden. Auch in die anderen Standorte wird investiert: In den letzten Jahren wurden für rd. 44,0 Mio. EUR in die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie in das Lehrlingsheim in St. Pölten für einen Neu- bzw. Umbau investiert. Und auch im Bereich der angebotenen Berufe tut sich etwas: Seit Herbst 2019 erlernen junge Menschen die zukunftsweisenden Berufe „E-Commercekauffrau / -mann“ Applikationsentwicklung – Coding. Zusätzlich werden 2020 noch die Lehrberufe Elektrotechnik – Energietechnik und Kälteanlagentechnik angeboten, welche im Bereich der „Grünen Wirtschaft“ Mehrwerte schaffen.

Im Jahr 2020 wurde innerhalb der Lehrlingsausbildung u. a. im Zuge der Pandemiesituation stark in die Weiterentwicklung der E-Learning-Systeme investiert. So wurde im März 2020 für die Lehrlinge eine Lernplattform zur Verfügung gestellt, welche im Rahmen der notwendigen Distance-Learning-Maßnahmen eine Vielzahl von Onlineunterricht ermöglicht hat.

Im Bereich der eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildung liegt der Ausbildungsschwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße und in St. Pölten-Wörth sowie den regionalen Trainingszentren weiterhin auf den eisenbahnspezifischen Berufsbildern „TriebfahrzeugführerInnen“, „FahrdienstleiterInnen“ und „Verschub“. Weiters werden jährlich Tausende interne und externe TeilnehmerInnen für sicheres Verhalten und Arbeiten im Gleisbereich geschult. Mit der jährlichen Weiterbildung von MitarbeiterInnen, die betriebliche Funktionen und Tätigkeiten ausüben, tragen wir zu einer sicheren Betriebsführung bei. Das BZELW bietet hierfür die Aus- und Weiterbildung für ÖBB MitarbeiterInnen, aber auch für MitarbeiterInnen von konzernexternen Drittfirmen an. 2020 haben wir einen Schwerpunkt in puncto Kundenzufriedenheit gesetzt. Bei unserer ersten Teilnahme an der großangelegten B2B-Kundenzufriedenheitsstudie der ÖBB-Infrastruktur haben wir einen Mittelwert von 1,6 erreicht. Die wichtigsten Assets sind unsere Ausbildungsqualität und unsere starke Kundenbeziehung.

Auch dem Bereich der Aus- und Weiterbildung hat das Jahr 2020 mit der Covipandemie vor große Herausforderungen gestellt. Zahlreiche Maßnahmen wurden gesetzt, um den Kursbetrieb weiter zu ermöglichen: Eine teilweise Umstellung auf Onlineunterricht und E-Learning, sichere Rahmenbedingungen und klare Spielregeln in unseren Bildungseinrichtungen, z. B. bezüglich des Tragens von MNS-Masken und der Abstände, sowie eine bereits im Herbst 2020 begonnene Teststrategie haben es zugelassen, dass die betriebswichtigen Weiterbildungen ebenso durchgeführt werden konnten wie die Ausbildungen für die benötigten Nachwuchskräfte. Unser Fokus 2021 ist auf digitale Kompetenzen, Praxisorientierung und proaktive Kommunikation ausgerichtet.

Personalentwicklung

Die Personalentwicklung verantwortet das gesamte Produktportfolio zur Weiterbildung unserer Führungskräfte, ExpertInnen und MitarbeiterInnen. Hierbei legen unsere diversen Programme und Bildungsangebote den Fokus einerseits auf die Entwicklung persönlicher sowie sozialer und andererseits auf die Entwicklung fachlicher Kompetenzen.

Während der Großteil der Angebote bis vor Kurzem in klassischen Präsenztrainings abgewickelt wurde, hat die Personalentwicklung aufgrund der Situation der letzten Monate konsequent damit begonnen, das gesamte Portfolio auch für die Onlineabwicklung zu adaptieren, um somit in Zukunft flexibel auf den jeweiligen Bedarf reagieren zu können.

So wurde etwa für das pädagogische Personal (FachtrainerInnen, LehrlingsausbilderInnen und FachexpertInnen im Training) ein E-Learning zum Thema *infra:bildungsleitbild* konzipiert und ausgerollt, um sie in ihrer wichtigen Rolle als Wissens- und WertemultiplikatorInnen im Unternehmen zu unterstützen.

Auch diverse Workshops, Trainings und Lehrgänge wurden auf digitale Medien umgestellt, wie beispielsweise der im Mai durchgeführte Round Table im Rahmen des Programms *infra:karriere*. Im Juni und September fand erstmals der *„Lehrlingsausbilderkurs online“* mit jeweils 14 und 12 TeilnehmerInnen sehr erfolgreich statt.

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

2020 bot die ÖBB akademie 130 MitarbeiterInnen der INFRA die Möglichkeit, an ihren Lehrgängen für Führungskräfte und ExpertInnen teilzunehmen.

Aus dem konzernweiten Programm *„trainees für mobilität“*, das sich an HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung richtet, konnten im Oktober 2020 7 der 13 Trainees in den Teilkonzern übernommen werden.

Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting

Der Generationenwandel ist kein Thema der Zukunft, die ÖBB-Infrastruktur befindet sich bereits mitten darin. Bis 2024 müssen rd. 7.000 neue MitarbeiterInnen aufgenommen werden. Diese für das Unternehmen zu begeistern und in Folge auch zu gewinnen, ist Aufgabe aller UnternehmensvertreterInnen. Von den Führungskräften bis zu jede/m einzelne/n MitarbeiterIn – jede/r ist MarkenbotschafterIn und leistet durch sein Engagement im täglichen Arbeiten und durch die Art und Weise, wie er oder sie über das Unternehmen spricht einen unschätzbaren Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt Recruiting in vielen unterschiedlichen Zielgruppen mit unterschiedlichsten Ausbildungs- und Erfahrungsniveaus. HandwerkerInnen werden genauso gesucht wie HTL-TechnikerInnen und TechnikerInnen mit akademischen Abschlüssen. Der Fokus lag in diesem Jahr besonders auf den technischen und in geringerem Ausmaß auf kaufmännischen Positionen.

Mittelfristig soll die ÖBB-Infrastruktur AG die Verantwortung für das gesamte Lehrlingsrecruiting des Konzerns übernehmen. Zu diesem Thema wurde eine entsprechende Arbeitsgruppe eingerichtet.

Ziel des strategischen Employer-Brandings ist es, sicherzustellen, dass das Unternehmen morgen über die richtigen MitarbeiterInnen verfügt. Deshalb werden die in den letzten Jahren aufgebauten Kooperationen mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen laufend vertieft und neue Kooperationen eingegangen. Durch die Umsetzung entsprechender Programme und Maßnahmen werden bereits rechtzeitig und längerfristig Beziehungen zu potenziell zukünftigen MitarbeiterInnen aufgebaut, um sie bereits lange vor ihrem Bildungsabschluss für das Unternehmen zu interessieren. Hierbei ist der persönliche Kontakt und der wiederkehrende Austausch besonders wichtig. Coronabedingt war der persönliche Kontakt vor Ort nur eingeschränkt oder oft gar nicht möglich. Etliche Personalmarketingveranstaltungen wurden deshalb auf Onlineformate umgestellt, um abzusichern, dass der Kontakt zu den zukünftigen neuen KollegInnen hergestellt und gehalten werden kann.

Neben den gemeinsamen Maßnahmen, die im Konzernverbund abgewickelt werden, liegt ein starker Fokus auf all jenen Zielgruppen, die vom Konzern nicht bedient werden und für die Absicherung des Kerngeschäfts des Konzerns ÖBB-Infrastruktur aber von großer Bedeutung sind.

Im Jahr 2020 wurde ein Kooperationsprogramm mit einer Fachschule konzipiert und die diversen Kooperationen mit HTLs und technischen Universitäten außerhalb Wiens weiter vertieft. Parallel wurden Jobvideos produziert, um den BewerberInnen einen guten Einblick in ihr zukünftiges Tätigkeitsfeld geben zu können.

Wie auch in den Jahren zuvor wurde darauf geachtet, dass geplante Pflichtpraktika nicht abgesagt, sondern weiterhin absolviert werden konnten. Diplomanden hatten die Gelegenheit ihre Diplomarbeit im Rahmen eines befristeten Dienstverhältnisses abzuwickeln. Damit konnten wir erneut AkademikerInnen begeistern, neben dem Verfassen ihrer Diplomarbeit auch umfassende Berufserfahrung zu sammeln. Die Programme „infra:building“ an der HTL Ortweinschule in Graz sowie „infra:exploring“ an der HTL Mödling wurden erfolgreich fortgesetzt. Darüber hinaus wurde das neue Personalmarketingprogramm „infra:mentoring“ in Kooperation mit der FH Campus Wien entwickelt und für zukünftige BauingenieurInnen gestartet.

Jungen Menschen die Chance zu geben in unserem Unternehmen eine fundierte Lehrausbildung zu absolvieren und nach erfolgreichem Abschluss auch Fuß im Unternehmen zu fassen, ist ein großes Anliegen des Managements. Der Geschäftsbereich „Bildungszentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen“ ist erster Ansprechpartner für all jene Jugendliche, die in den Bereichen „kaufmännische Lehrberufe“ oder „verkehrs- und technikorienteerte Eisenbahnlehrberufe“ eine Ausbildung absolvieren möchten.

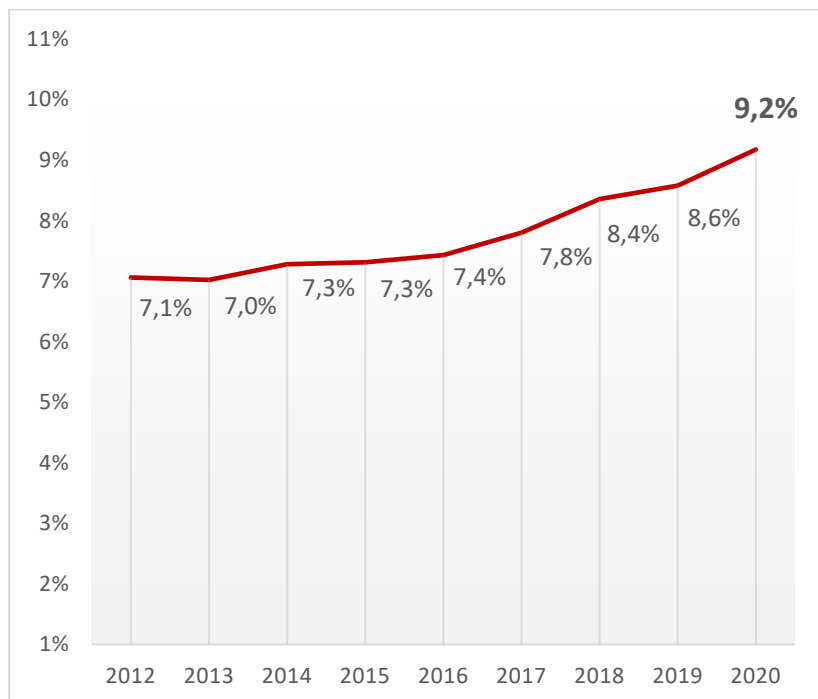
Diversität und Gleichstellung

Die ÖBB-Infrastruktur AG bekennt sich zu einer Unternehmenskultur der Antidiskriminierung, Chancengleichheit, der Vielfalt und der respektvollen Begegnung und Zusammenarbeit. Eine Vielfalt im Unternehmen, gelebt von Männern, Frauen, diversen Personen, älteren und jüngeren MitarbeiterInnen, MitarbeiterInnen mit oder ohne Behinderungen und aus vielen Teilen der Welt, zeugt von einer modernen Unternehmenskultur. Seit dem Jahr 2011 regelt im ÖBB-Konzern eine Gleichstellungspolicy die Chancengleichheit für MitarbeiterInnen. Im Jahr 2015 unterzeichnete der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die „Charta der Vielfalt“, eine Initiative der Wirtschaftskammer Österreich.

Diversity macht den Unterschied

Während die ÖBB-Holding die strategischen Diversitätsziele in der „Diversity Charta 2023“ vorgibt und die Zielerreichung in einem regelmäßigen Controlling verfolgt, obliegt es dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern, die Diversitätsziele mit Hilfe von Programmen, Projekten und Maßnahmen zu realisieren. Im Fokus der „Diversity Charta 2023“ steht die kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils. Der Frauenanteil im ÖBB-Infrastruktur-Konzern liegt bei 9,2% (Vj: 8,6%). Bis zum Jahr 2023 soll der Frauenanteil auf 10,5% erhöht werden. Im Rahmen des „Programms für MitarbeiterInnen mit Behinderungen“ werden Maßnahmen für barrierefreie Arbeitsplätze, v. a. an Bürostandorten, getroffen. Mit einem zielgerichteten Diversity-Management können Innovationskraft, Kundenkompetenz und die Arbeitgeberattraktivität gesteigert werden.

Anstieg des Frauenanteils seit 2012



Diverse Maßnahmen

Zur Erhöhung des Frauenanteils wurden bereits einige Maßnahmen gesetzt, beispielsweise der Einsatz von weiblichen technischen Lehrlingen als Rolemodels in der Kommunikation nach außen, das „infra:WOMENToring“ mit der TU Graz, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Coachingangebote für Frauen, Workshops zu Gender- und Diversity-Management und zum Gleichbehandlungsgesetz. Das Schwerpunktprogramm zur „Erhöhung des Frauenanteils bei den FahrdienstleiterInnen“ auf 20% wird von der europäischen Initiative der CER und ETF „Women in Rail“ als Best Practice geführt. Veranstaltungen wie das „Girls!Tech Camp“ (gemeinsam mit IBM) oder die Teilnahme an den „Töchertagen“ wurde auf Grund der Schutzmaßnahmen während der Coronapandemie nicht abgehalten.

Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten unterstützt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beispielsweise durch den Betriebskindergarten „Timi’s Mini MINTs“ mit naturwissenschaftlichen und technischen Schwerpunkten, die stundenweise Kinderbetreuung mithilfe von Flying Nannies, das „RailMap*Karenzmanagement“ sowie durch Gleitzeitregelungen, Teilzeitmodelle und Homeoffice-Arbeitsplätze.

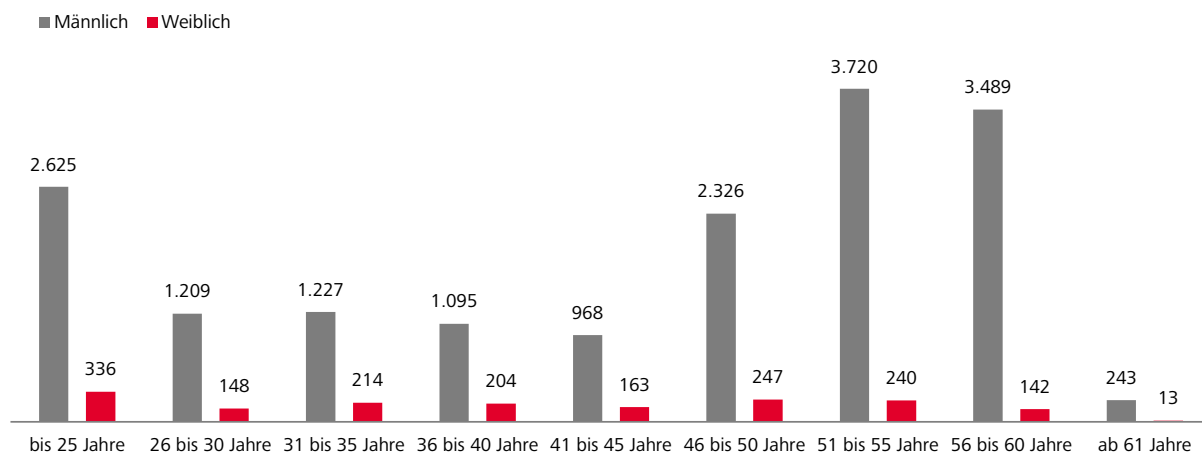
Neben dem Ausbildungsprojekt „Diversität als Chance“ für jugendliche Geflüchtete wird der Fokus in der Zusammenarbeit mit dem AMS auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Mit dem AMS Wien entwickelte die ÖBB-Infrastruktur AG einen Prozess für vom AMS geförderte Deutschkurse, die AMS-KundInnen mit mangelnden Deutschkenntnissen und Interesse am Verschieben noch vor Ausbildungsbeginn belegen können. Das Angebot für AMS-Deutschkurse richtet sich insbesondere an asylberechtigte und subsidiär schutzberechtigte Personen. Schulungen für Führungskräfte und MitarbeiterInnen zu „Arbeiten in und mit multikulturellen Teams“ sollen das Verständnis und die Sensibilität in der multikulturellen Zusammenarbeit schärfen. Die ÖBB-Infrastruktur fördert zudem jährlich im Rahmen der „START“-Stipendien SchülerInnen mit Migrationshintergrund. Interkulturalität spielt eine immer größere Rolle.

Frauen-Karriere-Index

Im Jahr 2020 wurde im Rahmen des Projektes „Vielfalt erhöhen“ erstmals der Frauen-Karriere-Index™ (FKi) und somit ein strukturierter Managementprozess zur nachhaltigen Qualitätssicherung als attraktiver Arbeitgeber für Frauen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern implementiert. Mittels Frauen-Karriere-Index als ein faktenbasiertes, unabhängiges, international anerkanntes Benchmark- und Steuerungsinstrument können Frauenkarrieren und die Veränderungsbereitschaft in Unternehmen untersucht werden. Dabei werden einzelne Maßnahmen nicht isoliert betrachtet, sondern Zusammenhänge und Wirkungsmechanismen, die im ÖBB-Infrastruktur-Konzern den Aufstieg von Frauen unterstützen und Diversität fördern, untersucht. Am FKi nehmen über 200 Unternehmen aus elf Ländern teil. Die Anwendung des FKi ermöglicht dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern somit eine Verortung der Themen „New Leadership“, „Diversity“ und „Transformation“ in Kennzahlen. Nicht nur der Vergleich mit den rd. 200 Unternehmen aus allen Branchen ist für den stark technisch-handwerklich ausgerichteten ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Relevanz. Es geht vor allem um den eigenen jährlichen Fortschritt: Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schnitt in der ersten FKi-Erhebung nur knapp unterdurchschnittlich ab. Ziel ist es, mittelfristig in das obere FKi-Mittelfeld zu gelangen. Dazu hat eine Projektgruppe mit VertreterInnen der unterschiedlichen Unternehmensbereiche zielgerichtete Maßnahmen entwickelt, die Karrierechancen von Frauen erhöhen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familienleben für Männer und Frauen gleichermaßen verbessern soll. Der Frauen-Karriere-Index soll jährlich erhoben werden.

Nachfolgend wird die Relation zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeitern je Altersklasse dargestellt:

	bis 25 Jahre	26 bis 30 Jahre	31 bis 35 Jahre	36 bis 40 Jahre	41 bis 45 Jahre	46 bis 50 Jahre	51 bis 55 Jahre	56 bis 60 Jahre	ab 61 Jahre	Gesamt	%
Frauenanteil	11,3%	10,9%	14,9%	15,7%	14,4%	9,6%	6,1%	3,9%	5,1%	9,2%	
Männlich	2.625	1.209	1.227	1.095	968	2.326	3.720	3.489	243	16.902	90,8
Weiblich	336	148	214	204	163	247	240	142	13	1.707	9,2
	2.961	1.357	1.441	1.299	1.131	2.573	3.960	3.631	256	18.609	100,0



Diversity-Bericht

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

Das Durchschnittsalter im ÖBB-Infrastruktur-Konzern beträgt unter Berücksichtigung der Lehrlinge und Lehrlinge in Behaltfrist 43,7 Jahre (Vj: 43,9 Jahre)

Der Frauenanteil bei den KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG liegt wie im Vorjahr bei 50%, im Vorstand wie im Vorjahr bei einem Drittel. Damit wurden bei den Aufsichtsräten die Diversitätsziele von mindestens 30% Frauenanteil erreicht. In der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH werden 50% (Vj: 33%) der KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat von Frauen gestellt, in der Mungos GmbH ebenfalls 50% (Vj: 33%). Bei den Führungskräften beträgt der Frauenanteil im ÖBB-Infrastruktur-Konzern 9,5% (Vj: 7,9%), in der Belegschaft 9,2% (Vj: 8,6%).

Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 45,9 (Vj: rd. 43,9) Jahren. Alle Mitglieder des Vorstands (100%) sind älter als 50 Jahre. Im Aufsichtsrat sind 89% der Mitglieder älter als 50 Jahre, 11% der Mitglieder sind zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Der Anteil von Menschen mit Behinderungen liegt im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie im Vorjahr bei 2,7%. Im Jahr 2020 waren 866 MitarbeiterInnen (Vj: 773) mit nichtösterreichischer Staatsbürgerschaft beschäftigt, dies entspricht 4,7% aller MitarbeiterInnen.

Gleichstellungsbeauftragte

Im ÖBB-Konzern stehen zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte ihren KollegInnen beratend und unterstützend zur Seite, sollte eine Diskriminierung vermutet werden. Fünf dieser zehn Gleichstellungsbeauftragten kommen aus dem Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Ziel ist die Sicherstellung von Gleichbehandlung unabhängig von Geschlecht, Alter, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder von Behinderungen. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Gesundheitsmanagement

Das betriebliche Gesundheitsmanagement des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat die Aufgabe, die MitarbeiterInnen bei der Erhaltung und Förderung ihrer Arbeitsfähigkeit und Gesundheit zu unterstützen. Dabei leistet es einen Beitrag, um Arbeitsbedingungen zu verbessern, die persönlichen Ressourcen der MitarbeiterInnen zu stärken und Belastungen zu reduzieren.

Die strategische Ausrichtung und konzernweite Maßnahmen und Angebote des betrieblichen Gesundheitsmanagements werden mit der ÖBB-Holding AG und den anderen ÖBB-Teilkonzernen entwickelt und abgestimmt.

Dazu werden vonseiten des Unternehmens zahlreiche gesundheitsförderliche Maßnahmen gesetzt. Dabei werden insbesondere das Bewusstsein und das individuelle Engagement für die eigene Gesundheit der MitarbeiterInnen gefördert.

Jeder Mitarbeitende im ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Möglichkeit zur Nutzung von Gesundheitsfördermaßnahmen, die grundsätzlich in der Freizeit stattfinden. Die Angebote werden über das breitgefächerte MultiplikatorInnennetzwerk, die Medien Intranet, Mitarbeiterzeitung, Screens, Aushänge sowie über die Führungskräfte kommuniziert.

Personenbezogene Gesundheitsdaten der Mitarbeitenden werden nicht erhoben, daher auch nicht erfasst. Zu den Dienstleistern für das freiwillige Gesundheitsförderungsprogramm (z. B. Wellcon oder BVAEB-Josefshof) gibt es keine Schnittstelle, um solche Daten auszutauschen. Datenschutzrechtliche Bestimmungen (DSGVO) werden im TK ÖBB-Infrastruktur strengstens eingehalten.

Arbeitsmedizin

Seit vielen Jahren erfolgt die arbeitsmedizinische und arbeitspsychologische Betreuung durch unseren Partner Wellcon (Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH). Die Beratungen umfassen sowohl Themen der physischen als auch psychischen Belastungen und Beanspruchungen. Die Arbeitsmediziner arbeiten eng mit den betriebseigenen Sicherheitsfachkräften zusammen und prüfen gemeinsam im Rahmen der regelmäßigen Begehungen die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzvorschriften. Im Zuge der Berichterstattung werden Abweichungen bzw. Verbesserungsvorschläge dokumentiert und durch die verantwortlichen Personen zur Umsetzung gebracht. Zur interdisziplinären Arbeit gehört beispielsweise auch die Beteiligung an Fragen zu Arbeitsmitteln, Arbeitsvorgängen, Baumaßnahmen, zur Möblierung und Ausstattung mit persönlicher Schutzausrüstung.

In Kooperation mit der BVAEB bietet die Fa. Wellcon eine berufsorientierte Gesundenuntersuchung (BOGU) für alle interessierten Mitarbeiter an. Bei der BOGU handelt es sich um eine Vorsorgeuntersuchung im Zuge derer besonders auf berufliche Belastungen eingegangen wird und über ergänzende Fragebögen persönliche Gesundheitsrisiken identifiziert werden können.

Angebote und Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung

Coronabedingt mussten zahlreiche Angebote modifiziert werden. Insbesondere konnten Aktivitäten, die mit großen Menschenansammlungen verbunden sind, nicht oder nur reduziert stattfinden. Das Projekt „Gesund und Fit“ mit den österreichweiten Gesundheitsstraßen zu den Schwerpunktthemen Bewegung, Ernährung und mentale Gesundheit sowie einem Krebsvorsorgeschwerpunkt konnte nur an einem Standort durchgeführt werden. Die Gesundheitsförderwochen am Josefhof mussten während des Lockdowns ausgesetzt werden und wurden danach unter Einhaltung der Coronavorgaben (reduzierte Teilnehmeranzahl) durchgeführt. Als Alternative zu den Bewegungsevents wurde insbesondere die Teilnahme am NÖ Frauenlauf als virtuelle Laufveranstaltung angeboten sowie das konzernweite Bewegungsevent „Walk4Fun“ durchgeführt. Im konzernweiten Intranet wurden digitale Fitnesskurse für die MitarbeiterInnen angeboten.

Um das österreichweite MultiplikatorInnennetzwerk (bestehend aus Gesundheitscoaches – interne Ansprechpartner für den Geschäftsbereich / Stab, GesundheitszirkelmoderatorInnen für regionale Arbeitskreise und Vitalcoaches – bereichsspezifische Ansprechpartner für Ergonomie, Ernährung und mentale Gesundheit) auszubauen, wurden zu Beginn des Jahres zwei Vitalcoach-Ausbildungskurse abgehalten bzw. sind im Rahmen des quartalsweise stattfindenden Netzwerksforums Abstimmungen erfolgt.

Zur Verbesserung von Arbeitsbedingungen und der Reduktion von Belastungen fand in besonders exponierten Bereichen des Geschäftsbereichs Strecken- und Anlagenmanagement eine interdisziplinäre Tätigkeitsevaluierung mit Schwerpunkt Ergonomie unter sportwissenschaftlichen Aspekten statt. Diese erfolgte anhand der wissenschaftlich anerkannten Leitmerkmalmethode. Aus den Erkenntnissen wurden Maßnahmen zur Krankenstandsvorbeugung, wie z.B. Workshops für MitarbeiterInnen, Schulungsunterlagen, Inhalte für Updates von Vitalcoaches oder der Einsatz von technischen Hilfen (etwa Exoskelette), abgeleitet.

Zur Unterstützung der Gesundheitsförderung hat das betriebliche Gesundheitsmanagement im interdisziplinären Team der Taskforce „Infra gegen Corona“ COVID-19-bedingte Verhaltensregeln für den TK entwickelt und abgestimmt. Im Rahmen der konzernweiten Arbeitsgruppe „Digitales, gesundes und soziales Arbeiten“ wurden Anleitungen zum Arbeiten im Homeoffice zu den Themen Ergonomie (Arbeitsplatzgestaltung), Ernährung, Bewegung und psychische Gesundheit erarbeitet und im konzernweiten Intranet angeboten.

Durch aktives Gesundheitsmanagement wird langfristig das Erreichen positiver Effekte auf die durchschnittlich anfallenden Krankenstände der MitarbeiterInnen angestrebt. Um dieses Ziel zu erreichen, haben die Führungskräfte im TK besonderes Augenmerk auf die Anwendung der Toolbox des Gesundheitsmanagements gelegt. Gemeinsam mit den Geschäftsbereichen, Stäben und Tochtergesellschaften wurden mit Unterstützung des betrieblichen Gesundheitsmanagements fünf Best-Practice-Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung der breit gefächerten Maßnahmen und Angebote der Toolbox ermittelt. Darüber hinaus wurden aufgrund von COVID-19 zahlreiche weitere Maßnahmen zur Abwehr von Infektionsrisiken, insbesondere zu Social Distancing und Hygiene, gesetzt. Neue Arbeitsformen (Homeoffice, digitale Meetings etc.) sowie Kurzarbeit im ersten Halbjahr wurden forciert. Die Summe dieser Maßnahmen führte im ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu einem generellen Rückgang der Krankentage im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr.

Das Thema „Gesundheit als Führungsaufgabe“ wird durch Führungskräfte-seminare wie z. B. „Gesundes Führen und Suchtprävention“ ergänzt, die das Bewusstsein schärfen, dass Führungskräfte einen wesentlichen Einfluss auf die Gesundheit ihrer MitarbeiterInnen haben.

Mit Jahresende 2019 ist die Ausrollung der „Betrieblichen Wiedereingliederung“ (BWE) im ÖBB-Konzern zu 100% erfolgt und steht allen MitarbeiterInnen des TK ÖBB-Infrastruktur, die gefährdet sind, ihre Arbeitsfähigkeit zu verlieren oder diese bereits verloren haben, zur Verfügung. Die BWE wird auf Grundlage eines klar strukturierten Prozesses unter Einbeziehung verschiedener ExpertInnen durchgeführt, der auf freiwilliger Teilnahme und Eigenverantwortlichkeit der MitarbeiterInnen beruht. Aufgrund der Social-Distance-Vorgaben war es eine Herausforderung, das Produkt im vollen Umfang anzubieten. Wo es möglich war, erfolgte die Betreuung der MitarbeiterInnen mittels digitaler Kommunikationsmittel (z. B. Onlinemeetings).

Das interne Angebot für Führungskräfte und MitarbeiterInnen der „Beratung Arbeitsfähigkeit“ unterstützt bei psychosozialen Fragestellungen. Darüber hinaus fungiert sie als Schnittstelle zu fach einschlägigen Stellen (intern und extern).

COVID-19-bedingte Maßnahmen

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

Arbeit und Alter

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

Zum Stichtag 31.12.2020 nahmen 665 MitarbeiterInnen (Antragsabgabe) die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch. Darüber hinaus nahmen zu diesem Stichtag 401 (Antragsabgabe) definitiv gestellte AVB-MitarbeiterInnen bereits vier Jahre bzw. bis sechs Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit in Anspruch.

ÖBB Mitarbeiterbefragung

Die für Juni 2020 geplante Mitarbeiterbefragung wurde aufgrund der Coronakrise nicht durchgeführt. Ein allfälliger Ersatztermin wird in Abstimmung mit dem Gesamtkonzern und der Konzernspitze festgelegt.

G.5. Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Einhaltung der EU-Menschenrechtserklärung ist daher vorauszusetzen.

In der Ausbildung der Sicherheits- und KundeninformationsmitarbeiterInnen der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wird besonderer Wert auf die Themen „Kundenorientierung“, „Deeskalation“, „rechtliche Grundlagen“ – darunter auch „Menschenrechte“ gelegt. Hierfür wurde ein umfangreiches Ausbildungsprogramm entwickelt, das deutlich über dem Branchenschnitt liegt: Die MitarbeiterInnen bekommen bereits in der „Basisschulung Sicherheit“ einerseits rechtliche Grundlagen vermittelt, andererseits ebenso das Thema „Kundenorientierung“ in einer Grundausbildung. 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 unserer 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.

G.6. Investitions- und Beschaffungspraktiken

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

Dazu erfolgt bei jedem Vergabeverfahren eine Eignungsprüfung der für den Zuschlag in Betracht kommenden Unternehmen. Diese Prüfung beinhaltet neben der Prüfung der Befugnis und technischen wie auch wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch eine Prüfung im Rahmen der Zuverlässigkeit hinsichtlich Lohn- und Sozialdumping. Dazu werden Abfragen gemäß Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz und Ausländerbeschäftigungsgesetz durchgeführt.

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

Unternehmer werden u. a. auch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn die ÖBB-Infrastruktur AG 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 Unternehmer seinen Sitz hat

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

Im Zuge der Leistungsbeschreibung werden bei der Definition des Auftragsgegenstandes die ökologischen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen bereits in der Planungsphase eines Projekts miteinbezogen. Denn je früher Umweltaspekte innerhalb des Vergabeprozesses berücksichtigt werden, desto eher können sie auch umgesetzt werden. Es wird insbesondere auf eine ökologische Auswahl von Baustoffen geachtet. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit ExpertInnen zur Beurteilung von Schadstoffanalysen, Marktangebot und Ökobilanzergebnissen. Es ist weiters darauf zu achten, dass Festlegungen nicht bewirken dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein Wettbewerbsvorteile genießen. Die Festlegungen müssen allgemein zugänglich sein.

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

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

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

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei

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

G.7. Barrierefreiheit

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern ist ein wichtiges Ziel.

Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefreie Kommunikation. Dazu zählt auch die Gestaltung von Informationsangeboten, Leit- und Orientierungssystemen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) angesprochen werden müssen.

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen 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 (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) herausgegeben und veröffentlicht hat. Im Herbst 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis zum Jahr 2027 mit den Stakeholdern von Verbänden und VertreterInnen des Parlaments diskutiert.

Mit Ende 2020 profitieren bereits 84%⁵² aller ÖBB Reisenden von rd. 370 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird sukzessive erweitert und verbessert. Im Jahr 2027 werden gemäß Umsetzungsplan über 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

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

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

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

Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, insbesondere an der TSI-PRM (VO [EU] Nr. 1300/2014) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, z. B. ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen).

G.8. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Compliance-Organisation im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

In Erfüllung der Organisationsverantwortung der Vorstände und Geschäftsführer wurde im ÖBB-Konzern eine Compliance-Organisation etabliert, welche auf die Einhaltung interner und externer Regelwerke hinwirkt.

Im ÖBB-Konzern ist die Funktion eines „Chief Compliance Officers“ als gesonderte Stabstelle bei der Geschäftsleitung der ÖBB-Holding AG eingerichtet. Zusätzlich sind in den Teilkonzernmuttergesellschaften (Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG, Teilkonzern Rail Cargo Group, Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG) „Compliance Officers“ eingesetzt, die ebenfalls organisatorisch als eigene Stabstellen der Geschäftsleitung zugeordnet sind.

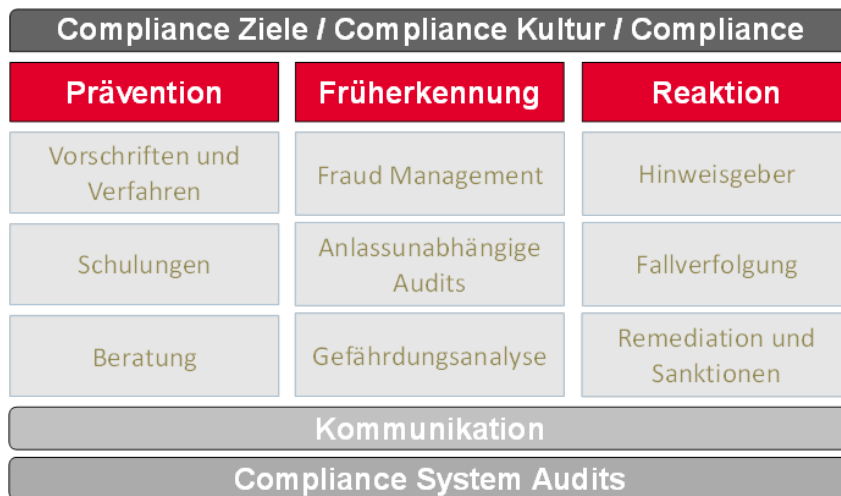
⁵² Berechnet auf Basis der durchschnittlichen täglichen Fahrgastfrequenzen 2018 für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese stellen eine abgestimmte strategische Planungsgröße mit einer entsprechenden Planungsstabilität dar.

Der „Chief Compliance Officer“ und die „Compliance Officers“ in den Teilkonzernmuttergesellschaften unterliegen im Rahmen der Ausübung ihrer Tätigkeit keinerlei Weisungen des Managements. Zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Interessenkollisionen, übernehmen diese nicht gleichzeitig anderweitig operative Aufgaben.

Kernkompetenz der Compliance-Organisation ist die Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität und Korruption sowie die Minimierung von Wirtschaftskriminalitäts- und Korruptionsrisiken im ÖBB-Konzern.

Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Das Compliance-Management-System orientiert sich an den internationalen Standards und stellt sich wie folgt dar:



Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns („Code of Conduct“) beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und die wesentliche Elemente seiner Unternehmenskultur darstellt. Er gilt für die Vorstände, Geschäftsführer, Führungskräfte und Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns.

Der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns regelt die Grundsätze für die Beziehungen zu KundInnen und GeschäftspartnerInnen, das Auftreten in der Öffentlichkeit und die Zusammenarbeit untereinander. Wesentliche Ziele des Code of Conduct sind u. a. die konzernweite Stärkung ethischer Normen, die Schaffung eines Arbeitsumfeldes, das Integrität, Respekt und faires Verhalten fördert, sowie die gesetzestreue Anbahnung und Abwicklung von Geschäften. Die ÖBB-Holding AG und die Teilkonzerngesellschaften haben sich freiwillig durch entsprechenden Organbeschluss zur Einhaltung des Code of Conduct verpflichtet.

Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation des ÖBB-Konzerns ist es, die Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen und Richtlinien zu sensibilisieren.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu Compliance-relevanten Themenstellungen werden im ÖBB-Konzern daher periodisch wiederkehrend bzw. bei Bedarf zielgruppen- und risikoorientiert durchgeführt.

Ergänzt werden die bisherigen Aufgaben seit 2018 durch ein Compliance-E-Learning-Programm. Die Sensibilisierung für das Thema wird dadurch erhöht. Ein weiterer wesentlicher Baustein der Präventionsarbeit ist auch die laufende Beratung des Managements und der Mitarbeiter zu Compliance-relevanten Themen.

Früherkennung

Mögliche Compliance-Gefahren frühzeitig zu erkennen ist entscheidend, um diesen adäquat entgegenwirken zu können. Dazu zählt neben dem konzernweiten Projekt „Fraud Management“ auch die Durchführung von Gefährdungsanalysen und Compliance-Audits. Diese Maßnahmen dienen den primären Zielen der Schadensprävention und Gefährdungskontrolle.

Reaktion

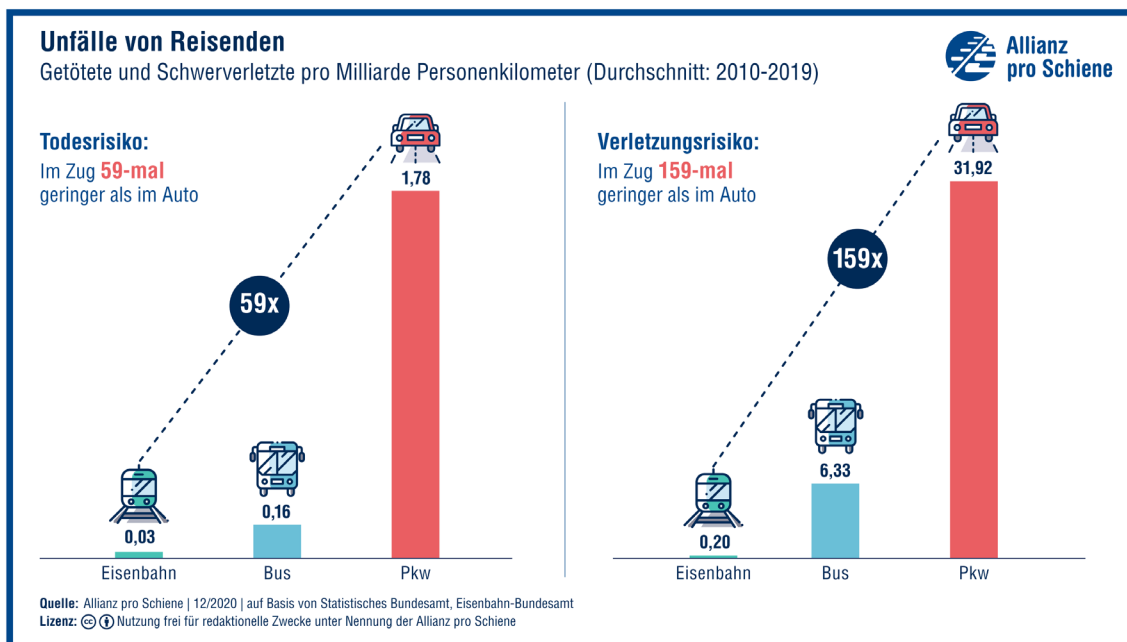
Die Compliance-Organisation als zentrale Anlaufstelle für die Behandlung von Hinweisen ist verpflichtet, jedem Hinweis nachzugehen. Die Hinweisgeber genießen besonderen Schutz bezüglich ihrer persönlichen Daten. Die Ergebnisse solcher Untersuchungen führen zu Empfehlungen hinsichtlich Verbesserungspotenzialen sowie zu treffenden Sanktionen.

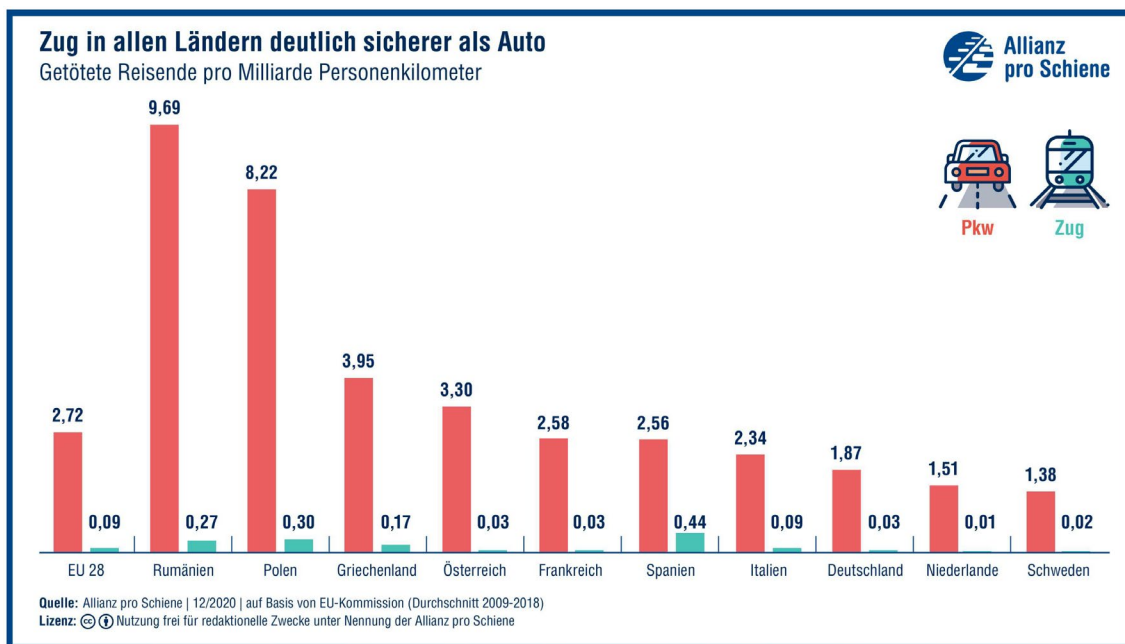
Antikorruptionsstelle

Die Antikorruptionsstelle unter der Leitung des „Chief Compliance Officers“ ist zentraler Ansprechpartner für Fragen, Informationen und Hinweisen im Zusammenhang mit Korruption im ÖBB-Konzern. Alle Informationen, welche die Antikorruptionsstelle des ÖBB-Konzerns erreichen, werden streng vertraulich und mit der notwendigen Sorgfalt behandelt.

G.9. Sicherheit

Sicherheit stellt für KundInnen und MitarbeiterInnen ein wesentliches Qualitätsmerkmal dar. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen von KundInnen, MitarbeiterInnen, aber auch des Eigentümers in die ÖBB weiter gestärkt und damit ein wichtiger Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet.





Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher 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 Sicherheitsprogrammen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Sicherheitsprogramme 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.

Es erfolgt eine transparente und nachvollziehbare Darstellung aller sicherheitsrelevanten Entwicklungen in Form von Kennzahlen. Diese werden jährlich an die nationale Sicherheitsbehörde übermittelt.

Jährliche Investitionen von über 2,9 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen sowie in neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungssystemen unterstützen zudem 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.

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. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen) sowie Ereignissen, die einen tatsächlichen Vorfall wahrscheinlich werden lassen („Mängel bzw. Unfallvorläufer“), zusammen und stellt als Berichtskennzahl die betriebliche Sicherheitsleistung des Konzerns in Österreich auf einen Blick dar.

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

Im Zusammenhang mit Übergriffen auf MitarbeiterInnen 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 ZugbegleiterInnen durch Securitypersonal auf gewissen Zugverbindungen im Nahverkehr. Weiters werden beim Securitypersonal Bodycams eingesetzt.

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 Sicherheitsprogramm werden Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Nachrüstung von Gleisfreimeldeanlagen oder Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete) definiert und konsequent umgesetzt. Diese Maßnahmen sind das Werkzeug zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus, zur Gegensteuerung bei Abweichungen sowie zur regelmäßigen Verbesserung der Sicherheitsleistung.

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsprogramm (beispielhaft):

Sicherheit auf Bahnhöfen – Securityprogramme

- Roll-out Bodycam in der Fläche ist erfolgt.
- Ein Kurs „Sicherheitsorientiertes Szenarietraining“ und drei Kurse „Deeskalation und Eigensicherung“ wurden absolviert.
- Es wurde ein Programm zur Minimierung von Szenenbildung und Übergriffe gestartet. Ortsspezifische Maßnahmenbündel wurden für die Bahnhöfe Wr. Neustadt, Wien Praterstern, Klagenfurt, Wien FJB, Dornbirn, Graz Hbf., Salzburg Hbf., St. Pölten, Wien West und Linz Hbf. erstellt.

Sicherheitskultur

Die Sicherheitskultur umfasst Maßnahmen, mit denen das Sicherheitsbewusstsein der MitarbeiterInnen 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 ein zusätzlicher Wert geschaffen. Dieser soll dazu beitragen, dass Sicherheit immer im Fokus aller unserer Tätigkeiten steht. Mit den Schritten zur „Sicherheitskultur“ erlangen wir den Status einer lernenden Organisation mit Vertrauen, Fairness und Transparenz. Ziel ist es, Vorfälle durch menschliches Fehlverhalten nachhaltig zu senken.

Um dieses Ziel zu erreichen, waren mehrere aufeinander abgestimmte Schritte und Maßnahmen (z. B. Konsequenzmanagement oder Umgang mit modernen Medien) erforderlich.

Reduktion des Kollisionsrisikos

Das Programm zum weiteren Ausbau von Gleisfreimeldeanlagen wurde weiter vorangetrieben. Damit wird das Kollisionsrisiko von Zugfahrten wesentlich verringert, was zu einer erheblichen Verbesserung des Sicherheitsniveaus beiträgt.

Sicherer Vershub

Aufgrund eines erkannten Trends bei den Vorfällen und Unfällen in Zusammenhang mit Vershubarbeiten wurden Schritte zur Verringerung der Vershubvorfälle eingeleitet. Es soll eine Trendumkehr bei den Vershubvorfällen herbeiführen.

Arbeitnehmerschutz

Die Arbeitssicherheit unserer MitarbeiterInnen konnte auf hohem Niveau gehalten werden. Dies zeigt, dass die Betreuung und Beratung durch die Präventivfachkräfte sowie die gesetzten Maßnahmen im Bereich des ArbeitnehmerInnenschutzes die gewünschte Wirkung zeigen. Um diese positive Tendenz fortzusetzen, ist es erforderlich, dass wir gemeinsam weiterhin an der Erhöhung der Sicherheit und der Bewusstseinsbildung der Kolleginnen und Kollegen arbeiten.

Brandschutz

Die erforderlichen Brandschutzbeauftragten (BSB) wurden flächendeckend bereitgestellt und damit alle Aufgaben und Tätigkeiten der BSB aus behördlichen Vorgaben erfüllt. Die fachliche Höherqualifikation der Brandschutzbeauftragten (Stab Sicherheit und Qualität) zu Brandschutzkonzeptstellern ist erfolgt.

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 MitarbeiterInnen in einem Regelwerk alle für ihre Tätigkeiten relevanten Bestimmungen erhalten und nicht verschiedenste Anweisungen usw. durchforsten müssen. Somit wird die Übersichtlichkeit für den Mitarbeiter wesentlich erhöht und die Komplexität der Regelwerke verringert.

Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete

Ziel der Maßnahme ist die Senkung der Anzahl von Kollisionen nach unerlaubten Signalüberfahrungen und damit ein wesentlicher Beitrag zur Senkung des Kollisionsrisikos.

Bis zum Jahr 2023 werden in diesem Zusammenhang rd. 1.000 Stück zusätzliche 500-Hz-Magnete auf dem Netz der ÖBB Infrastruktur AG verlegt. Damit wird das Kollisionsrisiko wesentlich verringert.

Safety Walk

Ziele des Safety Walks sind:

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

Die Safety Walks wurden coronabedingt im Geschäftsjahr 2020 ausgesetzt.

Arbeitnehmerschutz

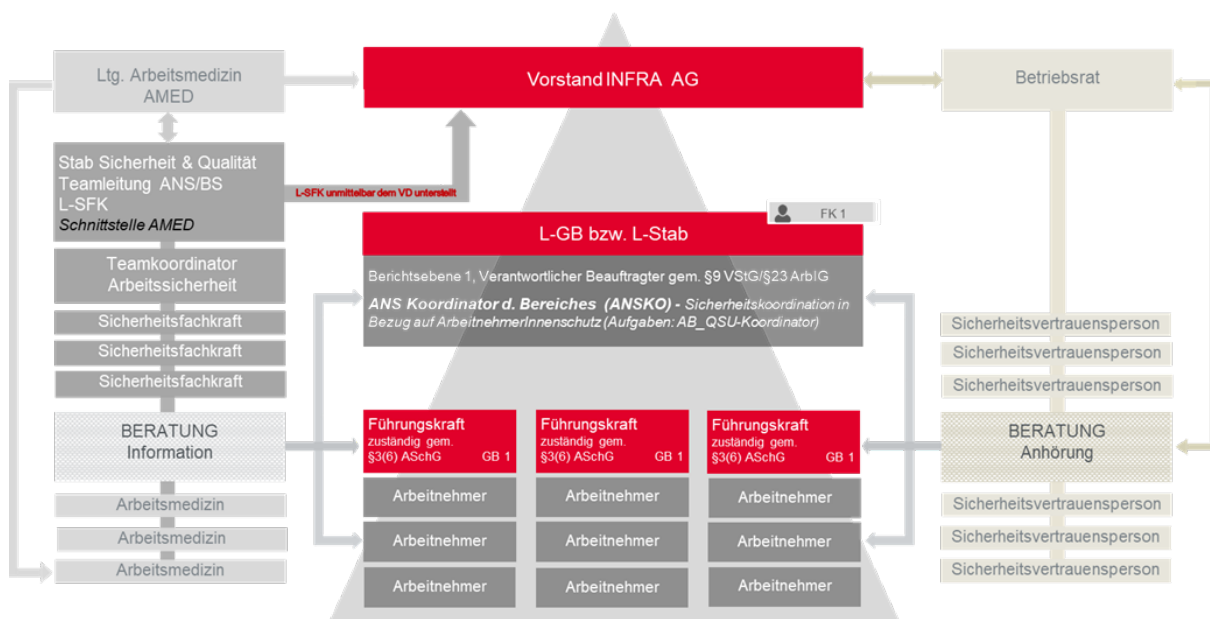
Für den Erfolg der ÖBB-Infrastruktur AG sind die MitarbeiterInnen entscheidend. Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten sind für uns daher von besonderer Bedeutung. Zu den bereits hohen Anforderungen an unsere MitarbeiterInnen kommt für uns als Arbeitgeber die Notwendigkeit hinzu, auf den Wandel der Lebensstile flexibel zu reagieren. Der Arbeitnehmerschutz und dessen laufende Weiterentwicklung stellen deshalb eine wesentliche Grundlage des täglichen Handelns dar. Die MitarbeiterInnen werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet und evaluiert. Im Fokus stehen 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 MitarbeiterInnen, 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 überprüft.

Themenverankerung

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



An allen Standorten besteht entsprechend den gesetzlichen Vorgaben eine Arbeitsschutzorganisation, die durch VertreterInnen des Arbeitgebers, Sicherheitsfachkräfte sowie ArbeitsmedizinerInnen, Sicherheitsvertrauenspersonen, Betriebsratsmitglieder, ErsthelferInnen, Brandschutzbeauftragte, Brandschutzwarte sowie Personen für Brandbekämpfung und Evakuierung besetzt ist. Die gegenseitige Information zu den Anliegen des Arbeitsschutzes und die Koordination der betrieblichen Arbeitsschutzeinrichtungen wird über den Zentralen Arbeitsschutzausschuss und die lokalen Arbeitsschutzausschüsse sichergestellt. Ebenso wird in diesem Rahmen über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitsbedingungen beraten. Da die Beteiligung und Einbindung der MitarbeiterInnen entscheidend ist, wenn es darum geht, Ideen und Vorschläge rund um das Thema Arbeitssicherheit zu generieren, besteht für alle Beschäftigten die Möglichkeit, Vorschläge zu laufenden Verbesserungen im Rahmen des Ideenmanagements einzubringen.

Des Weiteren ist in jedem Geschäftsbereich die Funktion eines Arbeitnehmerschutzkoordinators etabliert, der die Belange des Arbeitnehmerschutzes fördert, auf die Umsetzung von ANS-Vorgaben und die Dokumentation der Inhalte des Arbeitnehmerschutz-Systems achtet. Ebenso erfolgt die Mitwirkung bei Audits und Managementbewertungen sowie die Vertretung des Geschäftsbereiches in Arbeitnehmerschutzangelegenheiten.

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

Auf der Ebene des ÖBB-Konzerns ist der ArbeitnehmerInnenschutz 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 MitarbeiterInnen die Möglichkeit im Zuge der quantitativen Erhebung teilzunehmen und sich anschließend bei der qualitativen Analyse in Kleingruppen einzubringen. Auf Grundlage der Ergebnisse werden bei Vorliegen von relevanten arbeitsbedingten psychischen Belastungen entsprechende gegensteuernde Maßnahmen durch die Führungskräfte eingeleitet.

Auch der Einsatz von richtigen Arbeitsmitteln und persönlicher Schutzausrüstung sowie die Gestaltung sicherer Rahmenbedingungen sind wichtige Präventionsmaßnahmen. 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 Unfalles 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 Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Unsere positive Sicherheitskultur ist Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Unsere Konzepte und Werkzeuge zur Weiterentwicklung der ÖBB Sicherheitskultur umfassen:

- Vorbild sein, Aufmerksam sein, Regelkonform arbeiten
- Aufeinander achten und unsichere Handlungen ansprechen
- Aus Fehlern lernen und Ursachen erkennen und beheben

Um Führungskräfte und MitarbeiterInnen dabei zu unterstützen, tagtäglich Sicherheit zu leben, wurden 2019/2020 einige Werkzeuge und Methoden entwickelt und Sicherheit in etliche Standardprozesse integriert.

Werkzeuge / Methoden zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur

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

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

Sicherheit leben

Sicherheit leben ist seit 2020 in den Standardprozessen verankert:

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

Um eine Reduktion der Unfälle zu erreichen und unsere Sicherheitskultur noch weiter zu stärken, haben wir uns im Jahr 2019 ein weiteres ambitioniertes Ziel gesetzt: die Senkung der „ASVG-Arbeitsunfallrate“. Diese soll bis 2024 um 33% abgesenkt werden.

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.

Die ASVG -Arbeitsunfallrate errechnet sich aus der Anzahl aller gemeldeten Arbeitsunfälle, die mindestens 4 Ausfalltage nach sich ziehen, bezogen auf 1000 Mitarbeiter. Wegunfälle sind nicht berücksichtigt.

Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit

Im Bereich Arbeitnehmerschutz 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, die vom Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen organisiert werden, ist das Thema „Arbeitssicherheit“ ein fixer Bestandteil von vieler Ausbildungen (z. B. FahrdienstleiterInnen, Verschub, Sicherungsposten, Sicherungsaufsicht). In den Kursen sind unsere betriebseigenen 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 TeilnehmerInnen einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen sowie ihre Aufgaben und Tätigkeiten zu vermitteln. Ein Auffrischkurs ist je nach Gefährdungsart alle 3 bis 5 Jahre (z. B. Verschub, Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise alle 3 Jahre) zu absolvieren.

Auch bei den Kursen zur Ausbildung zur Sicherheitsvertrauensperson (Grund- und Auffrischkurs), die von der BVAEB organisiert werden, sind unsere betriebseigenen Sicherheitsfachkräfte als Vortragende tätig, um auf die eisenbahnrelevanten Grundlagen einzugehen und auf Gefährdungen hinzuweisen.

Die Kurse „SIG 1 Sicherheit im Gleisbereich“ und „SIG 2 Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen / Bahnstromanlagen“ dienen als Basisausbildung sowohl für MitarbeiterInnen 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 uns ein großes Anliegen, dass auch alle Fremdfirmen, die für die ÖBB-Infrastruktur AG tätig sind, so sicher wie möglich arbeiten. So gelten klare Regelungen für AuftragnehmerInnen 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 des Auftraggebers und der ausführenden Unternehmen. Die übergeordneten Schutz- und Präventionsmaßnahmen sind in den eisenbahnspezifischen Regelwerken zum Schutz der ArbeitnehmerInnen verankert. Diese umfassen u. a. die Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), die eine zusammenfassende Regelung der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen für den Gefahrenraum der Gleise, ergänzend zu den allgemeinen Arbeitnehmerschutzbestimmungen darstellt. Des Weiteren die Schriftliche Betriebsanweisung ArbeitnehmerInnenschutz (RW 90.01) – ÖBB 40 und die Organisation von Eisenbahnbaustellen – Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen, DB 601.02 (DA 30.04.15).

Bei Bauarbeiten muss der Planungskordinator gemäß dem DB 601.02 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 betriebsspezifischen Funktionen zum Schutz der ArbeitnehmerInnen im Gefahrenraum der Gleise wie das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers oder die Sicherheitsaufsicht immer von MitarbeiterInnen der ÖBB-Infrastruktur AG wahrgenommen werden.

Auch das Betreten von nichtöffentlichen Eisenbahnanlagen ist grundsätzlich untersagt. Beschäftigte von Fremdfirmen und deren Subunternehmern, die zur Durchführung von nichtbetrieblichen Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise oder in dessen Nähe tätig werden, müssen vorab eine erfolgreiche Schulung gem. SIG 1 und SIG 2 absolvieren und über eine entsprechende Erlaubniskarte verfügen. Ebenso muss die gesundheitliche Eignung der gemäß ÖBB 32 – Richtlinie zur gesundheitlichen Eignung von MitarbeiterInnen 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.

G.10. GRI-Inhaltsindex

Im folgenden GRI-Index sind die von der ÖBB-Infrastruktur AG berichteten Standardangaben, wesentlichen Themen sowie zumindest ein zugehöriger Indikator gemäß der von der ÖBB-Infrastruktur AG gewählten Option „In Übereinstimmung: Kern“ aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert den LeserInnen das Auffinden der Information.

GRI-Standard	Titel der Offenlegung	Referenz bzw. Seitenangaben	Anmerkungen, Begründungen Auslassungen
GRUNDLAGEN			
GRI 101: Grundlagen 2016			
ALLGEMEINE ANGABEN			
Organisationsprofil			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-1: Name der Organisation	Kapitel A S. 2	
	102-2: Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	Kapitel A S. 2	
	102-3: Hauptsitz der Organisation	Kapitel A S. 2	
	102-4: Betriebsstätten	Kapitel A S. 2 u. 5	
	102-5: Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	Kapitel A S. 2 - 6	
	102-6: Belieferte Märkte	Kapitel B.3 S. 13 , und G.4 S. 64	
	102-7: Größe der Organisation	Kapitel A S. 2 f. , C.1 S. 14 ff. , C.2 S. 16 ff. und C.3 S. 18	
	102-8: Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	Kapitel G.4 S. 67 ff.	
	102-9: Lieferkette	Kapitel G.6 S. 76 f.	
	102-10: Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		In diesem Bereich liegen keine Veränderungen vor.

	102-11: Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	Kapitel A S. 2, C.5 S. 30 und G.3 S. 54	
	102-12: Externe Initiativen	Kapitel B.2 S. 12, C.4 S. 24 und C.6 S. 31 f.	
	102-13: Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Kapitel G.4 S. 65	
Strategie			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-14: Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	Kapitel G.1 S. 48	
	102-15: Wichtige Auswirkungen, Risiken und Chancen	Kapitel F S. 43	
Ethik und Integrität			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-16: Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	Kapitel G.8 S. 78 f.	
Unternehmensführung			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-18: Führungsstruktur	Kapitel G.2 S. 51	
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-40: Liste der Stakeholdergruppen	Kapitel G.4 S. 64	
	102-41: Tarifverträge	Kapitel G.4 S. 67	
	102-42: Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	Kapitel G.2 S. 51 und G.4 S. 64	
	102-43: Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Kapitel G.2 S. 51 und G.4 S. 64 f., S. 76	
	102-44: Wichtige Themen und vorgebrachte Anliegen	Kapitel G.2 S. 51 und G.4 S. 64 f., S. 76	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-45: Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	Konzernabschluss Erläuterung 35	Der Konsolidierungskreis der nichtfinanziellen Erklärung entspricht dem des Konzernabschlusses der ÖBB-Infrastruktur AG.
	102-46: Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	Kapitel G.2 S. 51	
	102-47: Liste der wesentlichen Themen	Kapitel G.2 S. 51	Dargestellt als Wesentlichkeitsmatrix mit Wesentlichkeitsschwelle

	102-48: Neudarstellung von Informationen		Im aktuellen Bericht kam es zu folgender Änderung bei der Berichterstattung: •Inkludieren des Treibstoff- und Heizölverbrauchs in den Gesamtenergieverbrauch und in die Gesamtemissionen in Kapitel G.3 S. 57 u. 59. •Inkludieren einer ESG-Risikoanalyse in Kapitel F S. 43.
	102-49: Änderung bei der Berichterstattung		Es sind keine erheblichen Änderungen in der Liste der wesentlichen Themen und in den Abgrenzungen der Themen gegenüber vorherigen Berichtszeiträumen aufgetreten.
	102-50: Berichtszeitraum	Kapitel G.2 S. 51	
	102-51: Datum des letzten Berichts		Erscheinungsdatum: 17.04.2020
	102-52: Berichtszyklus	Kapitel G.2 S. 51	Jährlich
	102-53: Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht		infra.kundenservice@oebb.at
	102-54: Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	Kapitel G.2 S. 51	Core-Option (Kern)
	102-55: GRI-Inhaltsindex	Kapitel G.10 S. 87	
	102-56: Externe Prüfung	Konzernabschluss-unabhängiger Bestätigungsbericht	Die nichtfinanzielle Erklärung wurde einer unabhängigen externen Prüfung durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen.

WESENTLICHE THEMEN MIT HOHER BEDEUTUNG

GRI 200: Ökonomische Themen

Wesentliches Thema: **Nachhaltige Beschaffung**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.6 S. 76 f.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.3 S. 57 und G.6 S. 76 f.	

	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 301: Materialien 2016	301-1: Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	Kapitel G.3 S. 62	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	407-1: Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Diese Rechte sind im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet.
GRI 408: Kinderarbeit 2016	408-1: Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	409-1: Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Risiken nicht gegeben.
Wesentliches Thema: Innovation			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel C.4 S. 24, C.5 S. 30, und D S. 35	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel C.4 S. 24, C.5 S. 30, und D S. 35 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
Wesentliches Thema: Vernetztes Mobilitätsangebot			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel B.2 S. 11, B.3 S. 13 und C.5 S. 26 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel B.2 S. 11, B.3 S. 13 und C.5 S. 26 ff.	

	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementbystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswertungen 2016	203-1: Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Kapitel C.4 S. 21 ff., S. 25 und G.1 S. 48 f.	
	203-2: Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Kapitel G.1 S. 48	
Wesentliches Thema: Zukunftsfähige Finanzierung			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel C.5 S. 28 und C.6 S. 32	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel C.5 S. 28 und C.6 S. 32	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Kapitel C.1 S. 15 und C.2 S. 17	
	201-2: Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	Kapitel G.3 S. 54 ff.	Die durch den Klimawandel bedingten finanziellen Folgen bzw. Kosten werden aktuell nicht erhoben.
	201-4: Finanzielle Unterstützung durch die Öffentliche Hand	Konzernabschluss Erläuterung 32	
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1: Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2020 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.

Wesentliches Thema: Zukunfts- und Daseinsvorsorge			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel C.6 S. 32, G.1 S. 49 und G.7 S. 78	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel C.6 S. 32, G.1 S. 49 und G.7 S. 78	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
Wesentliches Thema: Bekämpfung von Korruption und Bestechung			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel F S. 40 und G.8 S. 78 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel F S. 40 und G.8 S. 78 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 205: Korruptions- bekämpfung 2016	205-1: Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016	415-1: Parteispenden		Die ÖBB unterstützen keine politischen Parteien, und Spenden an politische Parteien sind nicht erlaubt.
GRI 300: Ökologische Themen			
Wesentliches Thema: Klimaschutz und Emissionen			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel B.2 S. 12, C.5 S. 30, C.6 33, G.1 S. 48 und G.3 S. 54, S. 57 ff.	

	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel B.2 S. 12 , C.5 S. 30 , C.6 33 , G.1 S. 48 und G.3 S. 54 , S. 57 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 305: Emissionen 2016	305-1: Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Kapitel G.3 S. 59	
	305-2: Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Kapitel G.3 S. 59	
Wesentliches Thema: Energiemix und Energieeffizienz			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel C.5 S. 30 , C.6 S. 33 und G.3 S. 57	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel C.5 S. 30 , C.6 S. 33 und G.3 S. 57	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 302: Energie 2016	302-1: Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Kapitel G.2 S. 53 und G.3 S. 57 , 59	
	302-4: Verringerung des Energieverbrauchs	Kapitel G.3 S. 57	
Wesentliches Thema: Artenvielfalt und Biodiversität			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.1 S. 48 und G.3 S. 59 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.1 S. 48 und G.3 S. 59 ff.	

	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 304: Biodiversität 2016	304-1: Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	Kapitel G.3 S. 60	
	304-2: Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Kapitel G.3 S. 54, 59 ff.	
	304-3: Geschützte oder renaturierte Lebensräume	Kapitel G.3 S. 60	
	304-4: Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützte Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, welche von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	Kapitel G.3 S. 59	
Wesentliches Thema: Flächenverbrauch			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.3 S. 59	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.3 S. 59	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
	Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG	Kapitel G.3 S. 59	
Wesentliches Thema: Lärmreduktion			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.3 S. 61	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.3 S. 61	

	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
--	--	--	---

Wesentliches Thema: **Abfall (Trennung, Weiterverwendung, Recycling)**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.3 S. 62	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.3 S. 62	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016	306-2: Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Kapitel G.3 S. 63	Die im Jahr 2020 entsorgten bzw. recycelten Abfallmengen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vollständig vorgelegen. Im Zuge der Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG wird keine Salzwasserversenkung durchgeführt. Außerdem wird die Zwischenlagerung von Material am Standort aktuell nicht erfasst.
	306-3: Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	Kapitel G.3 S. 62	

GRI 400: Soziale Themen

Wesentliches Thema: **Qualität**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel A S. 2	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel A S. 2	

	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
	Managementsysteme	Kapitel A S. 2	
Wesentliches Thema: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Sicherheit und IT-Sicherheit			
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel A S. 4, F S. 41, G.4 S. 65, S. 74 f., und G.9 S. 80 ff., S. 83 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel A S. 4, F S. 41, G.4 S. 65, S. 74 f., und G.9 S. 80 ff., S. 83 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018	403-1: Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.9 S. 83	
	403-2: Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Kapitel G.9 S. 85	
	403-3: Arbeitsmedizinische Dienste	Kapitel G.4 S. 74	
	403-4: Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.9 S. 83	
	403-5: Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Kapitel G.9 S. 86	
	403-6: Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	Kapitel G.4 S. 75	
	403-7: Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	Kapitel G.4 S. 76 und G.9 S. 86	
	403-8: MitarbeiterInnen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	Kapitel G.9 S. 83	

GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016	416-1: Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		100% der Produkt- und Dienstleistungskategorien sind über ein Managementsystem erfasst.
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1: Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von KundInnen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.

Wesentliches Thema: **Aus- und Weiterbildung (inkl. Lehrlingsausbildung)**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.1 S. 50 und G.4 S. 69 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.1 S. 50 und G.4 S. 69 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-2: Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Kapitel G.4 S. 69 ff. , S. 75	

Wesentliches Thema: **Attraktiver Arbeitgeber, Arbeitsbedingungen und MitarbeiterInnenzufriedenheit, Generationenmanagement, Bewusstseinsbildung MitarbeiterInnen**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel C.5 S. 29 , G.1 S. 50 und G.4 S. 70 f. , S. 76	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel C.5 S. 29 , G.1 S. 50 und G.4 S. 70 f. , S. 76	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 411: Rechte der indigenen Völker 2016	411-1: Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden		Im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG werden

			keine indigenen Rechte berührt oder verletzt.
--	--	--	---

Wesentliches Thema: **Vielfalt und Chancengleichheit**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.4 S. 71 ff.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.4 S. 71 ff.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1: Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Kapitel G.4 S. 71 ff.	
	405-2: Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1: Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		In der ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2020 einen Diskriminierungsvorfall, wobei das Gerichtsverfahren abgeschlossen und der Vorfall damit nicht mehr Gegenstand einer Klage ist.

Wesentliches Thema: **Wahrnehmung der Menschenrechte**

GRI 103: Managementansatz 2016	103-1: Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	Kapitel G.5 S. 76 und G.6 S. 76 f.	
	103-2: Der Managementansatz und seine Bestandteile	Kapitel G.5 S. 76 und G.6 S. 76 f.	
	103-3: Beurteilung des Managementansatzes		Erfolgt im Rahmen der jährlichen Managementbewertung zu den Ergebnissen der einzelnen Managementsystemen Kapitel A S. 2 und Fachstrategien durch den Vorstand.

GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016	410-1: Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	Kapitel G.5 S. 76	
GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016	412-1: Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurden	Kapitel G.5 S. 76	

ZUSÄTZLICHE THEMEN

GRI 300: Ökologische Themen

Wasser und Abwasser

GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	303-1: Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	Kapitel G.3 S. 61	
	303-2: Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	Kapitel G.3 S. 61	
	303-5: Wasserverbrauch	Kapitel G.3 S. 61	

Umwelt-Compliance

GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	307-1: Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2020 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.
---	--	--	---

GRI 400: Soziale Themen

Lokale Gemeinschaften

GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	413-1: Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.
---	---	--	--

Marketing und Kennzeichnung

GRI 417: Marketing und Kennzeichnung 2016	417-1: Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
--	---	--	--

	417-2: Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
	417-3: Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
Sozioökonomische Compliance			
GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016	419-1: Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2020 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen oder wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.

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 22.03.2021

Der Vorstand

Mag.^a Silvia Angelo
(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Betrieb und Systeme)

Glossar

ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
Bf.	Bahnhof
BFS	Betriebsführungsstrategie
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
BZELW	Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen
CER	Community of European Railway
CO ₂	Kohlendioxid
CORE	Kernoption
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
EMAS	Europäisches Umweltmanagementsystem (Environmental-Management and Audit Scheme)
ETCS	European-Train-Control-System
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (Full-Time-Equivalent)
GBTKm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GRI	Global Reporting-Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km ²	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NFI	Nichtfinanzielle Erklärung (Non financial Information)
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
RPL	Rahmenplan
SIL	Safety Integrity Level
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend Euro
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zkm	Zugkilometer

Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt und dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Wien, am 22.03.2021

Der Vorstand

Mag.^a Silvia Angelo

Dipl.-Ing. Franz Bauer

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2020

	Erläuterung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Umsatzerlöse	4	899.386,4	1.023.502,8
Bestandsveränderungen		777,0	858,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	324.914,5	312.323,4
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.103.947,6	2.043.479,2
Gesamterträge		3.329.025,6	3.380.164,3
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-438.999,7	-429.725,7
Personalaufwand	8	-1.228.479,7	-1.217.389,9
Abschreibungen	9	-840.459,5	-810.791,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-319.249,2	-346.076,0
Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-11.086,8	-955,5
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		490.750,6	575.226,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.059,2	1.708,4
Zinserträge	11	10.431,4	13.175,3
Zinsaufwendungen	11	-489.688,1	-540.462,4
Sonstiger Finanzertrag	12	9.165,1	5.195,5
Sonstiger Finanzaufwand	12	-11.536,0	-16.516,2
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-480.568,3	-536.899,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		10.182,3	38.326,6
Ertragsteuern	13	7.191,8	-5.329,3
Konzernjahresergebnis		17.374,1	32.997,3
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		16.919,4	32.719,3
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		454,7	278,0

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2020

104

	Erläuterung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Konzernjahresergebnis		17.374,1	32.997,3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-1.542,5	-4.332,1
Steuereffekte		7,3	42,0
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-1.535,2	-4.290,1
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	7.055,9	-34.699,7
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-1.452,0	-4.667,0
Steuereffekte		-1.401,0	9.517,1
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		4.202,9	-29.849,6
Sonstiges Ergebnis		2.667,7	-34.139,7
Konzerngesamtergebnis		20.041,8	-1.142,5
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		19.587,1	-1.420,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		454,7	278,0

Konzern-Bilanz zum 31.12.2020

Vermögen	Erläuterung	31.12.2020 in TEUR	31.12.2019 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	24.893.072,7	23.575.517,7
Immaterielle Vermögenswerte	15	789.788,1	633.609,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	166.185,2	168.971,9
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	53.125,8	49.981,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	99.126,0	114.243,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	102.675,2	128.209,4
Latente Steueransprüche	13	66.211,3	59.478,5
		26.170.184,2	24.730.011,6
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	75.084,1	73.663,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	186.735,4	202.364,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	303.519,1	239.867,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	30.980,6	21.720,6
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	110,3	139,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	50.322,2	28.932,7
		646.751,7	566.687,9
		26.816.935,9	25.296.699,5
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	6.581,5	2.378,6
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-9.433,0	-7.897,7
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	403.509,3	386.589,8
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.439.542,0	1.419.954,9
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	650,7	474,0
		1.440.192,7	1.420.428,9
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	20.134.380,4	19.273.116,1
Rückstellungen	26	262.851,2	263.624,5
Sonstige Verbindlichkeiten	27	26.938,2	28.006,3
		20.424.169,8	19.564.746,9
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.652.880,7	2.283.714,5
Rückstellungen	26	143.549,3	158.246,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	739.090,2	557.379,6
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.410.653,2	1.312.183,3
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	6.400,0	0,0
		4.952.573,5	4.311.523,7
		26.816.935,9	25.296.699,5

Konzern-Geldflussrechnung 2020

	Erläuterung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		10.182	38.327
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.000.265	966.693
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		247	0
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-159.805	-155.902
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-26.514	-14.734
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		762	4.360
+ Zinsaufwand	11	489.688	540.462
- Zinsertrag	11	-10.431	-13.175
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-1.421	-4.268
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		57.884	-8.712
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		54.009	249.652
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-24.778	72.724
- Gezahlte Zinsen		-590.734	-651.085
+ Erhaltene Zinsen		197	15.252
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-2
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		799.548	1.039.593
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		40.677	47.833
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.236.232	-2.082.479
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-2.193	0
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	152.996	141.422
+ Erhaltene Dividenden		5	1.451
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.044.747	-1.891.773
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-278	-249
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25	15.000	120.000
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten		-1.507.000	-1.553.930
- Auszahlung von Leasingverbindlichkeiten		-8.273	-8.919
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)		2.343.730	2.211.226
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)		-119.100	0
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		724.079	768.129
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-388.159	-304.108
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-521.120	-84.052
Liquide Mittel zum Periodenende		-909.279	-388.159

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2020

107

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>500.000,0</i>	<i>538.884,2</i>	<i>32.228,2</i>	<i>-3.607,6</i>	<i>359.088,0</i>	<i>1.426.592,8</i>	<i>444,5</i>	<i>1.427.037,3</i>
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, nach Steuern					-5.217,4	-5.217,4		-5.217,4
Angepasster Stand zum 01.01.2019	500.000,0	538.884,2	32.228,2	-3.607,6	353.870,6	1.421.375,4	444,5	1.421.819,9
Konzernjahresergebnis					32.719,3	32.719,3	278,0	32.997,3
Sonstiges Ergebnis			-29.849,6	-4.290,1		-34.139,7		-34.139,7
Konzerngesamt- ergebnis			-29.849,6	-4.290,1	32.719,3	-1.420,5	278,0	-1.142,5
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-248,5	-248,5
Stand am 31.12.2019	500.000,0	538.884,2	2.378,6	-7.897,7	386.589,9	1.419.954,9	474,0	1.420.428,9
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2020</i>	<i>500.000,0</i>	<i>538.884,2</i>	<i>2.378,6</i>	<i>-7.897,7</i>	<i>386.589,9</i>	<i>1.419.954,9</i>	<i>474,0</i>	<i>1.420.428,9</i>
Konzernjahresergebnis					16.919,4	16.919,4	454,7	17.374,1
Sonstiges Ergebnis			4.202,9	-1.535,2		2.667,7		2.667,7
Konzerngesamt- ergebnis			4.202,9	-1.535,2	16.919,4	19.587,1	454,7	20.041,8
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-278,0	-278,0
Stand am 31.12.2020	500.000,0	538.884,2	6.581,5	-9.433,0	403.509,3	1.439.542,0	650,7	1.440.192,7

Weitere Angaben zur Darstellung der Veränderung des Eigenkapitals sind in den Erläuterungen 23 und 24 enthalten.

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2020

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die 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 31.12.2020 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 31.12.2020 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-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 EUR (Mio. EUR) bzw. in Tausend EUR (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2019 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 3	Definition eines Geschäftsbetriebes	01.01.2020	nein
IAS 1 und IAS 8	Definition von Wesentlichkeit	01.01.2020	nein
IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7	IBOR-Reform (Phase 1)	01.01.2020	nein
Rahmenkonzept	Verweise auf das Rahmenkonzept in den IFRS-Standards	01.01.2020	nein
IFRS 16	COVID-19-bedingte Mietzugeständnisse	01.06.2020	nein

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde nicht Gebrauch gemacht.

Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2023 ²⁾	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16	IBOR-Reform (Phase 2)	01.01.2021	ja
IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 16	Erträge vor Erreichen des betriebsbereiten Zustandes	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 37	Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung	01.01.2022 ²⁾	wird analysiert
AIP 2018-2020	Jährliche Verbesserungen Zyklus 2018 - 2020	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 1	Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2023 ²⁾	nein
IAS 1	Angaben zu Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023 ²⁾	nein
IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	01.01.2023 ²⁾	nein

¹⁾ Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

Die Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 sollen die Auswirkungen abmildern, die sich zum Zeitpunkt der Ablösung eines bestehenden Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz auf die Finanzberichterstattung ergeben. Insbesondere räumen die Änderungen eine praktische Erleichterung in Bezug auf Modifikationen ein, die durch die IBOR-Reform erforderlich sind. Daneben sollen bilanzielle Sicherungsbeziehungen trotz einer Ablösung des Referenzzinssatzes unter einer angepassten Dokumentation fortbestehen können.

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 verschiedene Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Diese haben klargestellt, dass sie ab Ende 2021 nicht mehr anstreben, Banken zur Übermittlung von IBORs zu bewegen oder zu zwingen. Als Reaktion auf die Ankündigungen werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-Beratern bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessengemeinschaft vorgenommen.

Es gibt keine anderen Standards, die noch nicht in Kraft sind und voraussichtlich in der aktuellen oder zukünftigen Berichtsperiode sowie auf absehbare zukünftige Transaktionen einen wesentlichen Einfluss auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern hätten.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogene vollkonsolidierte Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung. Der Konzernabschluss wird in Euro, in der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

Nachdem alle Tochterunternehmen den Euro als funktionale Währung haben, war im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses keine Währungsumrechnung aus der Einbeziehung ausländischer Geschäftsbetriebe notwendig.

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mithilfe seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet.

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Infrastruktur-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ entweder in der Gewinn- und Verlust-Rechnung oder im sonstigen

Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Geschäfts- oder Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Geschäfts- oder Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Geschäfts- oder Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten für den Anteil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenerstellungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung als aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen oder Anlagenherstellungen sowie aus Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 14 (Vj: 14) weitere vollkonsolidierte und vier (Vj: drei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 19 (Vj: 18) 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 den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 31.12.2018 = Stand 31.12.2019	15	3	18
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Zugang	0	1	1
Stand 31.12.2020	15	4	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

Im Geschäftsjahr 2020 ist aufgrund des Erwerbs von 50% der Geschäftsanteile an der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH von der Kärntner Beteiligungsverwaltung („KBV“) ein Tochterunternehmen, das nach der Equity-Methode erfasst wurde, zugegangen. Aus der Erstkonsolidierung resultiert ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnisverringert im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen wurde. 2019 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der PUC-Methode bilanziert sind.

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS 40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Bedeutame Teile einer Anlage werden gesondert aktiviert, wenn diese Teile eine unterschiedliche Nutzungsdauer zum Rest der Anlage aufweisen. Dies erfolgt nicht, wenn deren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungskosten des Gegenstands nicht signifikant sind.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen, die sich jedoch innerhalb der nachfolgend angeführten Bandbreiten hielten. Die Nutzungsdauern betragen grundsätzlich 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 siehe nachfolgend „Leasingverhältnisse“. Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

Die dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2020 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 2021 und Mittelfristplanung 2022 bis 2026) 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 2019 noch 2020 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

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 Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

Falls Indikatoren vorliegen, die auf eine Wertminderung der Beteiligung an dem at equity bilanzierten Unternehmen hindeuten, wird der Ansatz auf seine Werthaltigkeit überprüft. Es erfolgt keine separate Prüfung des anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und zu Veräußerung gehaltene langfristige Schulden werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte und Schulden werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenswerten zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sowie von den langfristigen Schulden zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Schulden erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von zwölf Monaten auch gerechnet wird.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung und Vertriebskosten ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung bzw. Entwicklung für einen Verkauf.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag), derivative Finanzinstrumente werden am Abschlusstag (Handelstag) erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-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. Außer Derivaten hält der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL) werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten 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 heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten sechs bzw. fünf 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 Value der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsenotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value-Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.6).

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.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2020 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte Fahrpark	2–5
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	2–10
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-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 Kaufoption, wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine 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

Wenn der ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er 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 ArbeitnehmerInnen

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 Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für MitarbeiterInnen, 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 ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“ bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der

geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

Vertragsvermögenswerte betreffen bedingte Ansprüche des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden. In beiden Berichtsjahren wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat keine 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 (EVUs) Wegeentgelt verrechnet. Die Verträge zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und den einzelnen EVUs kommen durch die jeweiligen Bestellungen der einzelnen EVUs zustande. Grundlage für diese Bestellungen sind die jeweiligen Produktkataloge der einzelnen Leistungen. Seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns werden für die jeweilige Fahrplanperiode Produktkataloge für die Leistungen Anlagen, Stationen, Verschub und Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen angeboten. Diese beinhalten die jeweiligen Preise je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge. Die Produktpreise setzen sich aus einem bestellten Basisentgelt und etwaigen Zu- bzw. Abschlägen zusammen und sind alle in den jeweiligen Produktkatalogen enthalten. Es handelt sich hier um Fixpreise ohne Gewährung von Rabatten etwaiger Bonuszahlungen.

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte (Wegeentgelte) und der sonstigen Entgelte (Dienstleistungs-/Leistungsentgelte – kurz „LE“) sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVUs. Diese Leistungen sind strukturiert in Mindestzugangspaket, Serviceleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen. Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne das ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG“ jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Wegeentgelte bestellen die EVUs ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode seit Dezember 2017. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten IBE-Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung während diese erbracht wird.

Allfällige Rückerstattungsansprüche, die sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ungewiss sind, von künftigen Ereignissen abhängen und zu einem drohenden Ressourcenabfluss in Zukunft führen können, werden gemäß IAS 37 erfasst. Es wird die Höhe der möglichen Rückforderung geschätzt und eine entsprechende Rückstellung gebildet.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des 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. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des 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 Stromlieferungen werden monatlich akontiert, und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkws an. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

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.

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, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen, und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, sind Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte zu aktivieren.

Steuerliche Verhältnisse

Gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz in der Fassung BGBl Nr. 95/2009 besteht für die ÖBB-Infrastruktur AG ab 2005 eine Befreiung von bundesgesetzlichen Abgaben, mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie von Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der jeweiligen im Bundesbahngesetz vorgesehenen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inkl. Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger mit einem Großteil der Tochterunternehmen des Gesamtkonzerns abgeschlossen, darunter auch mit der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften als Gruppenmitgliedern. Demnach wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppenmitgliedern Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet und sind zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses des jeweiligen Gruppenmitglieds fällig, während negative Steuerumlagen erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger fällig werden.

Mit der ÖBB-Holding AG als Organträger besteht eine umsatzsteuerliche Organschaft gemäß § 2 Abs 2 UStG.

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende 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.

Wenn im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorträge verwendet werden können, verfügbar sein wird.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben werden.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns hat der Vorstand Schätzungen vorgenommen. 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 ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und 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. 109,5 Mio. EUR (Vj: rd. 98,0 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 85,1 Mio. EUR (Vj: rd. 75,9 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2019 festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2020. Im aktuellen Berichtsjahr gab es für folgende Anlagen Änderungen: Die Nutzungsdauer von neu hinzugefügten Anlagen bei den Bahnstromleitungen wurde von 35 auf 40 Jahre verlängert. Bei Entwässerungsanlagen wurde die Nutzungsdauer sowohl für bereits bestehende Anlagen als auch für Neuanschaffungen von 20 auf 35 Jahre verlängert, was zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR führte. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung. Bei Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen wurde bei bestimmten Anlagen zwischen Wien und Innsbruck – abhängig von der Belastung (größer 50 Tonnen) – die Nutzungsdauer um fünf Jahre reduziert, was zu einer Erhöhung der Abschreibung in Höhe von rd. 14,0 Mio. EUR (Einmaleffekt) führte.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Im Geschäftsjahr 2020 wurden die bereits im Vorjahr bestehenden Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenutzungsentgelte entsprechend angepasst; sie reflektieren den aktuellen Stand der regulierungsrechtlichen Verfahren. Die erforderlichen Anpassungen sind aus dem Rückstellungsspiegel ersichtlich.

Zum 31.12.2020 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2020. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenutzungsentgelts im Personenverkehr (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2020 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge)

sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines „Bahnsteigkantenfaktors“ als gesondertem Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 2020.

Weitere Verfahren betreffen die Bahnstromnetznutzungsentgelte für den Zeitraum ab 2016.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher von der ÖBB-Infrastruktur AG verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der 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.

Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken, für Stilllegungskosten und für Freimachungskosten, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. Ertragsteuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilsteuerbefreiung verwiesen (angeführt unter der Überschrift „Steuerliche Verhältnisse“). Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben.

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen als die ÖBB-Infrastruktur AG kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2020 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die

dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern sind gemäß IAS 12 als langfristig auszuweisen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). Verwertungsobjekte werden in den Vorräten ausgewiesen, obwohl mit der Realisierung nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate zu rechnen ist. Der langfristige Anteil wird im Anhang angegeben (Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ausgewiesen und in Erläuterung 20 und Erläuterung 27 angeführt.

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29.2.). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 78,4 Mio. EUR (Vj: rd. 85,7 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden 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 – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf das Berichtsjahr 2020. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR beantragt. Die Investitionszuschüsse werden für den Fahrpark verwendet.

Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich verringern sich die Umsatzerlöse aus Infrastrukturbenützung um rd. 88,2 Mio. EUR; sie wurden aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. Die gewährten Mietgutschriften beliefen sich auf rd. 2,9 Mio. EUR.

Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz, für freigestellte MitarbeiterInnen mit Risikoattest gem. ASVG und für MitarbeiterInnen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 5,4 Mio. EUR erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken und Desinfektionsmittel beträgt rd. 2,5 Mio. EUR und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

4. Umsatzerlöse

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	394,8	474,4
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	184,3	190,0
Mieterlöse	141,1	151,8
Erlöse aus Verwertungsobjekten	23,8	51,9
Sonstige Umsatzerlöse	155,4	155,4
Gesamt	899,4	1.023,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>658,8</i>	<i>714,0</i>

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 82,8 Mio. EUR (Vj: rd. 94,6 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 gegliedert werden:

in Mio. EUR	2020 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	394,8	394,8	0,0	0,0	394,8	394,8	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	183,4	183,4	0,0	0,0	183,4	183,4	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	23,8	23,8	0,0	23,8	0,0	23,8	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	155,4	155,4	0,0	23,7	131,7	155,4	0,0
Gesamt	757,4	757,4	0,0	47,5	709,9	757,4	0,0

in Mio. EUR	2019 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Umsatzerlöse							
Infrastrukturbenützung	474,4	474,4	0,0	0,0	474,4	474,4	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	188,9	188,9	0,0	0,0	188,9	188,9	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	51,9	51,9	0,0	51,9	0,0	51,9	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	155,4	155,4	0,0	40,1	115,3	155,4	0,0
Gesamt	870,6	870,6	0,0	92,0	778,6	870,6	0,0

Umsatzerlöse aus Energielieferungen und Netznutzungsentgelte über rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) sowie die Mieterlöse über rd. 141,1 Mio. EUR (Vj: rd. 151,8 Mio. EUR) werden nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

Alle ausstehenden Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 55% (Vj: rd. 57%) Personalkosten, rd. 26% (Vj: rd. 26%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 19% (Vj: rd. 17%) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.016,8	1.991,9
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	55,5	30,4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	31,6	21,2
Gesamt	2.103,9	2.043,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</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.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Materialaufwand	86,8	100,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	352,2	329,6
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>287,2</i>	<i>266,8</i>
Gesamt	439,0	429,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>97,6</i>	<i>95,6</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 61,0 Mio. EUR (Vj: rd. 66,9 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. 5,3 Mio. EUR (Vj: rd. 12,4 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen (insbesondere Schieneninfrastruktur), Entsorgungskosten, Reinigungen und sonstigen Leistungen sowie Mieten von Schienenfahrzeugen und Transportleistungen (Dienstgutfrachten).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	966,2	956,6
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	243,3	242,7
Aufwendungen für Altersversorgung	10,0	9,8
Aufwendungen für Abfertigungen	9,0	8,3
Gesamt	1.228,5	1.217,4

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalarückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die MitarbeiterInnenstruktur ist wie folgt:

Anzahl MitarbeiterInnen	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	4.670	4.328	342	8%	4.513	4.138
ArbeiterInnen	3.049	2.747	302	11%	2.904	2.580
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.358	10.097	-739	-7%	9.718	10.222
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	17.077	17.172	-95	-1%	17.135	16.940
Lehrlinge	1.532	1.562	-30	-2%	1.394	1.419
Gesamt mit Lehrlingen	18.609	18.734	-125	-1%	18.529	18.359

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	4.569,0	4.235,7	333,3	8%	4.414,9	4.047,6
ArbeiterInnen	3.039,5	2.740,7	298,8	11%	2.896,1	2.575,3
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.184,4	9.859,3	-674,9	-7%	9.509,2	9.968,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.792,9	16.835,7	-42,8	0%	16.820,2	16.591,0
Lehrlinge	1.532,0	1.562,0	-30,0	-2%	1.393,7	1.419,4
Gesamt mit Lehrlingen	18.324,9	18.397,7	-72,8	0%	18.213,9	18.010,4

9. Abschreibungen

	2020	2019
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	955,1	923,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	41,0	38,8
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	4,2	4,0
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-159,8	-155,9
Abschreibung Gesamt	840,5	810,8

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2020	2019
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	89,2	88,4
Büroerfordernisse	48,9	49,0
Betriebliche Steuern	41,9	42,9
Verluste aus Anlagenabgängen	29,0	15,7
Holdingsumlage	17,7	19,2
Reisegebühren	15,4	18,5
Aus- und Fortbildung	4,2	6,7
Übrige	72,9	105,7
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	319,2	346,1
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11,1	1,0
Gesamt	330,3	347,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>114,4</i>	<i>137,7</i>

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenützungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere die Kosten für Miet-, Pacht- und Lizenzaufwendungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungen, Schadensfälle, Marketing- und Werbekosten, die Anmietung von Personal, Zahlungen an verbundene Unternehmen für Beförderungsleistungen an MitarbeiterInnen sowie Betriebsküchen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	363	304
Andere Bestätigungsleistungen	97	0
Sonstige Leistungen	85	43
Gesamt	545	347

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2020 von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Im Vorjahr wurde dafür die BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft beauftragt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden im Geschäftsjahr 2019 Leistungen im Zusammenhang mit der Begleitung der OePR-Prüfung bzw. im Geschäftsjahr 2020 die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht und des Jahresfinanzberichts im XHTML-Format verrechnet. In beiden Geschäftsjahren wurden für den Konzern folgende Leistungen erbracht: Erstellung eines Gutachtens gemäß § 26 URG für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und für die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, Bahnstromlabeling (Prüfung der Prozesse).

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsergebnis	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zinserträge	10,4	13,2
Zinsaufwendungen	-489,7	-540,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,5</i>	<i>-0,4</i>
Gesamt	-479,3	-527,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,5</i>	<i>-0,4</i>

Die Zinserträge betreffen hauptsächlich solche aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 596,5 Mio. EUR (Vj: rd. 644,1 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 416,8 Mio. EUR (Vj: rd. 457,8 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 112,9 Mio. EUR (Vj: rd. 113,5 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 39,0 Mio. EUR (Vj: rd. 29,5 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. 106,8 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14).

Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 16,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,8 Mio. EUR).

12. Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	9,1	5,2
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	8,7	3,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	0,2
Sonstige Finanzaufwendungen	-11,5	-16,5
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-8,6	-3,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,1	-1,9
Gesamt	-2,4	-11,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,1	-1,7

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten und Weiterverrechnungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen an verbundene Unternehmen sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren neben Kursdifferenzen insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind Aufwendungen aus dem Auslaufen von Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Aufwendungen aus der Bewertung enthalten, die an andere verbundene Unternehmen weiterverrechnet wurden.

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,9	-0,5
Latenter Steueraufwand/-ertrag	8,1	-4,8
Ertragsteuern	7,2	-5,3

Die Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	59,5	54,5
Bilanzansätze zum 01.01.	59,5	54,5
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-1,4	9,5
<i>im erwirtschafteten Ergebnis erfasst (IFRS 16)</i>	0,0	0,3
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	8,1	-4,8
Bilanzansätze zum 31.12.	66,2	59,5
<i>davon latente Steueransprüche</i>	66,2	59,5
<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. 52,7 Mio. EUR (Vj: rd. 46,8 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 4,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6,2 Mio. EUR), die Stromderivate in Höhe von rd. -4,6 Mio. EUR (Vj: rd. -4,3 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von rd. 13,3 Mio. EUR (Vj: rd. 10,7 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2021 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 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern.

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	10,2	38,3
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	101,8	73,7
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	112,0	112,0
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-28,0	-28,0
Beteiligungserträge	7,0	3,4
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	28,1	19,3
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0 *)	0,0 *)
Steuern vom Einkommen	7,2	-5,3
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-6,4%	4,7%

*) Kleinstbeträge.

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -6,4% (Vj: 4,7%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2020 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:

in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2020	schulden 31.12.2020	ansprüche 31.12.2019	schulden 31.12.2019
Vermögenswerte				
Sachanlagen	3,9	-6,2	4,7	-6,7
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	6,3	-0,3	5,3	-0,2
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	-6,0	0,1	-5,1
Vorräte	4,8	0,0	6,2	0,0
	15,1	-12,5	16,3	-12,1
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	5,3	0,1	5,7	0,0
Rückstellungen	0,4	-2,7	0,4	-2,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6,1	-2,2	5,7	-0,8
	11,8	-4,9	11,8	-3,3
Steuerliche Verlustvorträge	56,7	0,0	46,8	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	83,6	-17,4	74,9	-15,4
Saldierung	-17,4	17,4	-15,4	15,4
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	66,2	0,0	59,5	0,0

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steuerschulden und das geschätzte künftige steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 66,2 Mio. EUR (Vj: rd. 59,5 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.152,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.217,0 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 1.930,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.036,0 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 14,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12,3 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	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 u. geleistete Anzahlungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2020								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>								
<i>Stand 01.01.2020</i>	28.702,7	88,8	420,0	10.155,5	167,8	1,3	4.932,2	44.468,3
Zugänge	101,2	4,9	0,0	3,2	8,1	0,1	2.238,7	2.356,2
Abgänge	-122,1	0,0	-17,9	-127,2	-3,7	-0,1	-8,3	-279,3
Umbuchungen	828,9	0,0	34,4	388,3	11,0	0,0	-1.256,0	6,6
Anschaffungs- /Herstellungskosten Stand 31.12.2020	29.510,7	93,7	436,5	10.419,8	183,2	1,3	5.906,6	46.551,8
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2020</i>	-9.589,6	-7,7	-286,0	-5.773,1	-139,6	-0,3	0,0	-15.796,3
Abschreibungen	-570,7	-7,9	-32,7	-335,7	-12,1	-0,3	0,0	-959,3
Abgänge	101,4	0,0	14,8	115,4	3,8	0,0	0,0	235,4
Umbuchungen	-2,6	0,0	0,0	1,7	0,3	0,0	0,0	-0,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	-10.061,5	-15,6	-303,9	-5.991,7	-147,6	-0,6	0,0	-16.520,8
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2020</i>	19.113,1	81,1	134,0	4.382,4	28,2	1,0	4.932,2	28.672,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2020</i>	19.449,2	78,1	132,6	4.428,1	35,6	0,7	5.906,6	30.031,0
Kostenbeiträge 2020								
<i>Stand 01.01.2020</i>	-9.642,3	0,0	-5,0	-2.951,1	-4,8	0,0	-692,2	-13.295,4
Zugänge	-50,1	0,0	-0,2	-21,3	-0,1	0,0	-131,6	-203,3
Abgänge	59,1	0,0	0,0	35,4	0,0	0,0	0,2	94,7
Umbuchungen	-16,1	0,0	0,0	-8,4	0,0	0,0	24,6	0,1
Stand 31.12.2020	-9.649,4	0,0	-5,2	-2.945,4	-4,9	0,0	-799,0	-13.403,9
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2020</i>	5.695,3	0,0	4,9	2.494,3	4,3	0,0	0,0	8.198,8
Abschreibungen	114,3	0,0	0,0	39,8	0,1	0,0	0,0	154,2
Abgänge	-52,8	0,0	0,0	-34,1	0,0	0,0	0,0	-86,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	5.756,8	0,0	4,9	2.500,0	4,4	0,0	0,0	8.266,1
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2020</i>								
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2020</i>	-3.947,0	0,0	-0,1	-456,8	-0,5	0,0	-692,2	-5.096,6
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2020</i>	-3.892,6	0,0	-0,3	-445,4	-0,5	0,0	-799,0	-5.137,8
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2020</i>	15.166,1	81,1	133,9	3.925,6	27,7	1,0	4.240,0	23.575,5
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2020</i>	15.556,6	78,1	132,3	3.982,7	35,1	0,7	5.107,6	24.893,1

Unter „Nutzungsrechte übrige Sachanlagen“ werden am Bilanzstichtag gemeinsame Nutzungsrechte aus geleastem Fahrpark mit einem Buchwert von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR), aus technischen Anlagen und Maschinen mit einem Buchwert von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) und geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Buchwert von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

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 u. geleistete Anzahlungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	27.989,2	0,0	406,7	9.841,0	161,0	0,0	4.256,2	42.654,1
Zugänge von Nutzungsrechten aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16	0,0	86,8	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	87,9
<i>Angepasster Stand zum 01.01.2019</i>	27.989,2	86,8	406,7	9.841,0	161,0	1,0	4.256,2	42.742,0
Zugänge	25,6	2,0	0,0	1,4	8,2	0,3	1.889,7	1.927,2
Abgänge	-96,0	0,0	-16,1	-74,7	-5,2	0,0	-1,4	-193,4
Umbuchungen	783,9	0,0	29,4	387,8	3,8	0,0	-1.212,3	-7,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	28.702,7	88,8	420,0	10.155,5	167,8	1,3	4.932,2	44.468,3
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2019</i>	-9.122,3	0,0	-267,4	-5.517,2	-133,8	0,0	0,0	-15.040,7
Abschreibungen	-545,2	-7,7	-31,9	-327,5	-11,2	-0,3	0,0	-923,8
Abgänge	77,8	0,0	13,3	71,6	5,2	0,0	0,0	167,9
Umbuchungen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	-9.589,6	-7,7	-286,0	-5.773,1	-139,6	-0,3	0,0	-15.796,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2019</i>	18.866,9	86,8	139,3	4.323,8	27,2	1,0	4.256,2	27.701,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	19.113,1	81,1	134,0	4.382,4	28,2	1,0	4.932,2	28.672,0
Kostenbeiträge 2019								
<i>Stand 01.01.2019</i>	-9.637,2	0,0	-5,0	-2.964,9	-4,8	0,0	-590,0	-13.201,9
Zugänge	-37,9	0,0	0,0	-7,7	0,0	0,0	-131,0	-176,6
Abgänge	49,7	0,0	0,0	33,1	0,0	0,0	0,1	82,9
Umbuchungen	-16,9	0,0	0,0	-11,6	0,0	0,0	28,7	0,2
Stand 31.12.2019	-9.642,3	0,0	-5,0	-2.951,1	-4,8	0,0	-692,2	-13.295,4
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2019</i>	5.630,5	0,0	4,9	2.486,2	4,2	0,0	0,0	8.125,9
Abschreibungen	109,3	0,0	0,0	40,4	0,1	0,0	0,0	149,8
Abgänge	-44,5	0,0	0,0	-32,3	0,0	0,0	0,0	-76,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	5.695,3	0,0	4,9	2.494,3	4,3	0,0	0,0	8.198,8
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2019</i>								
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2019</i>	-4.006,7	0,0	-0,1	-478,7	-0,6	0,0	-590,0	-5.076,0
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2019</i>	-3.947,0	0,0	-0,1	-456,8	-0,5	0,0	-692,2	-5.096,6
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>								
<i>per 01.01.2019</i>	14.860,2	86,8	139,2	3.845,1	26,6	1,0	3.666,2	22.625,3
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	15.166,1	81,1	133,9	3.925,6	27,7	1,0	4.240,0	23.575,5

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung bezuschusster Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (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. 106,8 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,7% (Vj: 3,0%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 5.084,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4.236,7 Mio. EUR).

Per 31.12.2020 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 2.050,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.398,2 Mio. EUR).

Anlagen des Fahrparks dienen in Höhe von rd. 50,3 Mio. EUR (Vj: rd. 55,9 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 29,0 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 15,7 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. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in untergeordneter Höhe (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) vereinnahmt.

Kostenbeiträge von Dritten

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH.

15. Immaterielle Vermögenswerte

Die Gliederung der immateriellen Vermögenswerte und die Veränderungen im Geschäftsjahr sind aus dem folgenden Anlagenspiegel ersichtlich.

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2020				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2020</i>	185,7	1.275,1	43,1	1.503,9
Zugänge	1,8	190,1	53,9	245,8
Abgänge	-0,7	0,0	0,0	-0,7
Umbuchungen	17,9	24,5	-41,4	1,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2020	204,7	1.489,7	55,6	1.750,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>	-128,6	-247,9	0,0	-376,5
Abschreibungen	-16,6	-24,4	0,0	-41,0
Abgänge	0,7	0,0	0,0	0,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	-144,5	-272,3	0,0	-416,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2020				
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>	57,1	1.027,2	43,1	1.127,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2020	60,2	1.217,4	55,6	1.333,2
Kostenbeiträge 2020				
<i>Stand 01.01.2020</i>	-32,4	-586,3	0,0	-618,7
Zugänge	-1,4	-53,7	0,0	-55,1
Umbuchungen	0,8	-0,9	0,0	-0,1
Stand 31.12.2020	-33,0	-640,9	0,0	-673,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>	23,7	101,2	0,0	124,9
Abschreibungen	1,6	4,0	0,0	5,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	25,3	105,2	0,0	130,5
Kostenbeiträge per 01.01.2020				
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2020</i>	-8,7	-485,1	0,0	-493,8
Kostenbeiträge per 31.12.2020	-7,7	-535,7	0,0	-543,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2020				
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>	48,4	542,1	43,1	633,6
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2020	52,5	681,7	55,6	789,8

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	177,4	1.374,6	50,3	1.602,3
Zugänge	1,8	160,1	40,6	202,5
Abgänge	-3,0	-298,8	0,0	-301,8
Umbuchungen	9,5	39,2	-47,8	0,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	185,7	1.275,1	43,1	1.503,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>	-117,0	-522,4	0,0	-639,4
Abschreibungen	-14,5	-24,3	0,0	-38,8
Abgänge	2,9	298,8	0,0	301,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	-128,6	-247,9	0,0	-376,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019				
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	60,4	852,2	50,3	962,9
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019	57,1	1.027,2	43,1	1.127,4
Kostenbeiträge 2019				
<i>Stand 01.01.2019</i>	-32,6	-768,0	0,0	-800,6
Zugänge	-0,5	-53,6	0,0	-54,1
Abgänge	0,2	236,0	0,0	236,2
Umbuchungen	0,5	-0,7	0,0	-0,2
Stand 31.12.2019	-32,4	-586,3	0,0	-618,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>	22,1	332,8	0,0	354,9
Abschreibungen	1,7	4,4	0,0	6,1
Abgänge	-0,1	-236,0	0,0	-236,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	23,7	101,2	0,0	124,9
Kostenbeiträge per 01.01.2019				
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2019</i>	-10,5	-435,2	0,0	-445,7
Kostenbeiträge per 31.12.2019	-8,7	-485,1	0,0	-493,8
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019				
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	49,9	417,0	50,3	517,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019	48,4	542,1	43,1	633,6

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 33,4 Jahre (Vj: 27,2 Jahre).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,5 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

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.

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	350,6	338,9
Zugänge	4,8	4,0
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	0,0	7,2
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	2,0	5,1
Abgänge zu Anschaffungskosten	-7,7	-6,7
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	-5,1	2,1
Stand 31.12.	344,6	350,6
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-181,6	-184,0
Abschreibungen	-4,2	-4,0
Abgänge	6,8	6,1
Umbuchungen	0,7	0,3
Stand 31.12.	-178,3	-181,6
Nettobuchwert Stand 01.01.	169,0	154,9
Nettobuchwert Stand 31.12.	166,2	169,0

Sämtliche vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,3 Mio. EUR (Vj: rd. 19,6 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 5,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 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. 762,0 Mio. EUR (Vj: rd. 619,0 Mio. EUR). Für 85% (Vj: 79%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen in beiden Berichtsjahren Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen und an drei (Vj: zwei) assoziierten Unternehmen.

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2020	31.12.2019
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2020	31.12.2019
LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	50,0	Neu 2020
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfield	43,05	43,05
Breitspur Planungsgesellschaft mbH, A-1010 Wien	25,0	25,0

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.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,1
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	-0,2	-0,2
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	210,9	102,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	103,1	66,4
Langfristige Vermögenswerte	12,8	115,8
Kurzfristige Schulden	201,9	200,8
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>198,1</i>	<i>196,9</i>
Langfristige Schulden	43,8	2,3
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6

*) Kleinstbetrag.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 23,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 190,0 Mio. EUR (Vj: rd. 160,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 43,4 Mio. EUR (Vj: rd. 46,3 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR) refundiert.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Bilanzsumme beträgt rd. 33,5 Mio. EUR (Vj: rd. 24,7 Mio. EUR), die Umsatzerlöse betragen rd. 50,8 Mio. EUR (Vj: rd. 41,4 Mio. EUR) und der Jahresüberschuss beträgt rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR). 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.

Die Bilanzsumme der Breitspur Planungsgesellschaft mbH beträgt rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,6 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und das Jahresergebnis beträgt rd. -2,2 Mio. EUR (Vj: rd. -1,1 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich.

Per 31.12.2020 wurde die LCA Logistik Center Austria Süd GmbH erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR,

der ergebnismindernd ausgewiesen wird. Die Bilanzsumme beträgt rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und das Jahresergebnis beträgt rd. -0,2 Mio. EUR (Vj: rd. -0,4 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Fürnitz, Kärnten.

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	9,4	9,1
Zugang Erstkonsolidierung nach der Equity-Methode	0,1	0,0
Anteil am Ergebnis	1,1	1,7
Ausschüttungen und übrige Änderungen	1,9	-1,4
Stand 31.12.	12,5	9,4

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2020

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,7	0,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	24,8	24,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	7,3	7,3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	31,0	73,6	104,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1,6	0,0	1,6
Gesamt	31,0	99,1	130,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1,6	7,3	8,9
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	12,7	92,5	105,2

2019

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	26,3	26,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,5	8,5
Übrige finanzielle Vermögenswerte	21,7	87,0	108,7
Gesamt	21,7	114,2	135,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,5	8,5
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	4,5	110,0	114,5

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß Hierarchiestufe 3 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiteres sind im Ausmaß von rd. 7,3 Mio. EUR (Vj: rd. 8,5 Mio. EUR) Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus der Beendigung einer Leasingtransaktion enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) langfristige Darlehen und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Des Weiteren wurden übrige finanzielle Vermögenswerte von rd. 21,9 Mio. EUR (Vj: 23,4 Mio. EUR), die unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere

Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 14,2 Mio. EUR (Vj: rd. 12,0 Mio. EUR) und sonstige Derivate über rd. 10,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8,5 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 56,8 Mio. EUR (Vj: rd. 64,6 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2020 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	62,3	0,0 **)	62,3
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	42,9	0,0 **)	42,9
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		105,2	0,0	105,2

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2019 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung (Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust)	Netto- Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	114,6	0,1	114,5
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,0	0,0	0,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		114,6	0,1	114,5

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

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	2020	2019
Bruttobuchwert	105,2	114,6
Wertberichtigung	0,0 *)	-0,1
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>0,0 *)</i>	<i>-0,1</i>
Buchwert	105,2	114,5

*) Kleinstbetrag.

Die Verringerung der Wertberichtigung im Geschäftsjahr 2020 ist im Wesentlichen auf einen Abgang eines Vermögenswertes sowie auf die Veränderung der für die Wertberichtigung zugrunde liegenden Marktdaten zurückzuführen.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-0,1
Stand 31.12.	0,1	0,1
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich per 31.12.2020 um ein Grundstück (inklusive Hochbauten) und eine Bahnstrecke. Die Verträge wurden bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang erfolgt aber erst 2021.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2021 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 14,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 11.02.2021 wurde nach dem Bilanzstichtag ein Grundstück mit einem Buchwert von rd. 2 TEUR zum Verkauf um einen Verkaufspreis von rd. 7,0 Mio. EUR bestimmt.

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Schulden handelt es sich um einen Kostenbeitrag, den die ÖBB-Infrastruktur AG an den Erwerber eine Bahnstrecke in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR leisten wird, da der Erwerber auch die Stilllegungsverpflichtung übernimmt. Dieser Betrag wurde aus den Rückstellungen umgegliedert und wird zum Buchwert ausgewiesen.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2020			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186,7	0,0	186,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	41,4	0,0	41,4
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	11,7	0,0	11,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	303,5	102,7	406,2
<i>davon Finanzinstrumente</i>	92,3	0,0	92,3
Gesamt	490,2	102,7	592,9

31.12.2019			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202,4	0,0	202,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	76,6	0,0	76,6
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	10,2	0,0	10,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	239,9	128,2	368,1
<i>davon Finanzinstrumente</i>	61,6	11,8	73,4
Gesamt	442,3	128,2	570,5

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. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Vertragsvermögenswerte 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 von rd. 105,8 Mio. EUR (Vj: rd. 121,9 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 44,7 Mio. EUR (Vj: rd. 33,1 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 113,9 Mio. EUR (Vj: rd. 90,9 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 32,3 Mio. EUR (Vj: rd. 34,0 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 9,2 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 54,1 Mio. EUR (Vj: rd. 32,0 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2020	2019	2020	2019
<i>Stand 01.01.</i>	9,8	16,2	0,6	0,6
Verbrauch	-0,8	-7,3	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	11,1	0,9	-0,2	0,0
Stand 31.12.	20,1	9,8	0,4	0,6

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2020	2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	206,9	212,2
Sonstige Forderungen	92,7	74,0
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	299,5	286,2
Wertminderung	20,5	10,4
Buchwert	279,0	275,8

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2020
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	170,0	0,1	169,8	0,4	0,3%	169,4
bis 90 Tage überfällig	12,9	1,0	11,9	1,0	8,3%	10,9
90 bis 180 Tage überfällig	1,3	0,2	1,1	0,0	0,0%	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	4,7	0,6	4,2	1,9	45,6%	2,3
über 360 Tage überfällig	18,0	14,7	3,3	0,3	7,9%	3,1
Gesamtexposure	206,9	16,6	190,3	3,6	1,9%	186,7

31.12.2019
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	198,1	5,8	192,4	0,6	0,6%	191,1
bis 90 Tage überfällig	9,0	0,2	8,9	0,4	1,5%	8,8
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,2	1,3	0,1	2,2%	1,3
180 bis 360 Tage überfällig	1,0	0,4	0,7	0,1	12,4%	0,6
über 360 Tage überfällig	2,6	2,0	2,3	0,0	74,0%	0,6
Gesamtexposure	212,2	8,6	205,6	1,2	1,5%	202,4

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2020
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	86,0	0,0	**)	86,0
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,4	0,0	2,4%	0,4
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,4	0,4	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		86,8	0,4	0,5%	86,4

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

31.12.2019
Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen
in Mio. EUR

	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	38,4	0,0 **)	0,0%	38,4
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	35,3	0,3	0,8%	35,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,3	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		74,0	0,6	0,8%	73,4

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

**) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Vorräte	75,6	75,0
abzüglich Wertberichtigungen	-0,5	-1,3
Gesamt	75,1	73,7
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>42,4</i>	<i>44,5</i>

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Herstellungs- und Vertriebskosten ermittelt.

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2020 betragen rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 42,4 Mio. EUR (Vj: rd. 44,5 Mio. EUR) sind rd. 25,1 Mio. EUR (Vj: rd. 34,6 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,0	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	0,1	3,2
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	50,2	25,6
Gesamt	50,3	28,9

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%).

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,5	0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	4,1	3,2
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	3,2	2,7
Nettovermögen	1,4	1,0
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,7	0,5
Umsatzerlöse	10,9	10,0
Gewinn	0,9	0,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,9	0,6
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,7	0,9
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,2	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,6	-0,5
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,9	0,2

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

Die Cashflow-Hedge-Rücklage entwickelt sich wie folgt:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>32,2</i>	<i>-10,3</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-26,0	8,7
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-3,8	0,8
Stand 31.12.2019	2,4	-0,8
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	5,3	-1,8
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-1,1	0,4
Stand 31.12.2020	6,6	-2,2

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 9,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,9 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. Die Cashflow-Hedge-Rücklage entfällt zum 31.12.2020 mit rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR) auf Commodity-Derivate.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2020				
in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.050,1	5.016,1	5.354,4	11.420,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	211,9	3.653,8	3.872,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,3	46,4	46,2	100,9
<i>davon aus IFRS 16</i>	<i>8,3</i>	<i>28,9</i>	<i>46,2</i>	<i>83,4</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.587,6	42,3	5.763,3	7.393,2
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>400,0</i>	<i>0,0</i>	<i>5.690,9</i>	<i>6.090,9</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>959,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>959,9</i>
Gesamt	2.652,9	5.316,7	14.817,7	22.787,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>959,9</i>	<i>0,2</i>	<i>0,7</i>	<i>960,8</i>

2019				
in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.299,1	4.544,3	6.879,4	12.722,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	217,9	3.654,7	4.079,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,1	27,6	68,9	104,6
<i>davon aus IFRS 16</i>	<i>8,1</i>	<i>27,5</i>	<i>51,1</i>	<i>86,7</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>1,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	769,7	18,2	3.862,2	4.650,1
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>123,6</i>	<i>0,0</i>	<i>3.763,3</i>	<i>3.886,9</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>293,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>293,8</i>
Gesamt	2.283,7	4.808,0	14.465,2	21.556,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>293,8</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>294,8</i>

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen sowie gegenüber dem Bund in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.845,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4.050,7 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 11.370,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12.669,7 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 192,0 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 11.375,0 Mio. EUR (Vj: rd. 12.675,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich 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. 60,0 Mio. USD (Vj: rd. 58,2 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) sowie aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 von rd. 83,4 Mio. EUR (Vj: rd. 86,7 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 21,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 7.393,2 Mio. EUR (Vj: rd. 4.650,1 Mio. EUR) betreffen mit einem Buchwert von rd. 6.090,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.886,9 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 400,0 Mio. EUR (Vj: 123,6 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. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,500%	1,7704% ¹⁾
250.000.000,00	EUR	2018 bis 2117	2,100%	1,8725% ¹⁾
800.000.000,00	EUR	2019 bis 2117	2,100%	1,2845% ¹⁾
964.600.000,00	EUR	2019 bis 2029	0,500%	-0,2831% ¹⁾
250.000.000,00	EUR	2020 bis 2030	0,000%	-0,2148% ¹⁾
1.400.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	-0,0840% ¹⁾
100.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	0,0150%
150.000.000,00	EUR	2020 bis 2026	0,750%	-0,6520%
5.218.250.000,00	EUR	Gesamt		

¹⁾ Durchschnittliche Effektivverzinsung.

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. 959,6 Mio. EUR (Vj: rd. 293,8 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 87,9 Mio. EUR (Vj: rd. 192,0 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 201,3 Mio. EUR (Vj: rd. 209,2 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 21,7 Mio. EUR (Vj: rd. 26,0 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 6,8 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

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	35,9	33,3
Pensionen	1,2	1,1
Jubiläumsgelder	136,1	128,4
Gesamt	173,1	162,7

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:

	31.12.2020	31.12.2019
Abzinsungsfaktor Abfertigung	1,00%	1,40%
Abzinsungsfaktor Pension	0,85%	1,25%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	0,55%	0,90%
Gehaltssteigerungen	3,60%	3,70%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,04%	0,00 bis 2,12%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,71%	0,00 bis 8,60%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko 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 ArbeitnehmerInnen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten ArbeitnehmerInnen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht MitarbeiterInnen 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 MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2020 und 2019 rd. 4,8 Mio. EUR bzw. rd. 4,3 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete MitarbeiterInnen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erben der berechtigten MitarbeiterInnen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>33,3</i>	<i>27,8</i>
Dienstzeitaufwand	1,5	1,3
Zinsaufwand	0,5	0,6
Im Periodenergebnis erfasst	2,0	1,9
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	1,7	4,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,2	0,2
Im sonstigen Ergebnis erfasst	1,5	4,3
Abfertigungszahlungen	-0,9	-1,0
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,0	0,3
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	35,9	33,3

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR werden in 2021 in Höhe von rd. 13,7 Mio. EUR in 2022 bis 2026 in Höhe von rd. 21,8 Mio. EUR nach 2026 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,3 (Vj: 16,6) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected Unit Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
		Zinssatz	+/-0,2	-1,2	-1,1
Bezugserhöhung	+/-0,2	1,1	1,1	-1,2	-1,1

Jubiläumsgelder

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Definitivstellung und bestimmte Angestellte (im Folgenden „MitarbeiterInnen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. MitarbeiterInnen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, 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 MitarbeiterInnen, 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 Nettojubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>128,5</i>	<i>117,0</i>
Dienstzeitaufwand	5,8	5,1
Zinsaufwand	1,1	1,8
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,4	-10,8
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,0	2,6
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	11,0	10,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,1	2,0
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	136,1	128,5

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 9,0 (Vj: 8,7) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2	-2,4	-2,2	2,5	2,2
Bezugserhöhung	+/-0,2	2,4	2,2	-2,3	-2,1

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 MitarbeiterInnen 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 2020 und 2019 auf rd. 9,9 Mio. EUR bzw. rd. 9,8 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 0,85% (Vj: 1,3%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2020	Verbrauch	Auflösung	Umbuchungen	Zuführung	Stand 31.12.2020
Stilllegungskosten	48,9	-0,1	-0,7	-6,4	0,3	42,0
Umweltschutzmaßnahmen	36,9	-1,7	-1,4	0,0	0,7	34,5
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	25,2	-5,7	-1,1	0,0	4,5	22,9
Haftpflichtrenten	3,2	-0,1	-0,7	0,0	0,1	2,5
Übrige sonstige	144,9	-46,1	-21,5	2,7	51,5	131,5
Summe sonstige Rückstellungen	259,0	-53,7	-25,4	-3,7	57,1	233,3
<i>davon langfristige</i>	<i>100,8</i>					<i>89,7</i>

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die Zuführungen betreffen neben Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen für neu definierte stillzulegende Strecken in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR). Betreffend der Umbuchung wird auf Erläuterung 19 verwiesen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen und Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in 2020 in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,0 Mio. EUR) aufgelöst. Die Auflösung resultiert aus der Neubewertung der Rückstellung für ein Grundstück. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Vorsorgen für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,02% (Vj: 0,18%) 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 Infrastrukturbenutzungsentgelt und Bahnstromnetznutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0% bis 0,11% (Vj: 0% bis 0,05%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 89,7 Mio. EUR (Vj: rd. 100,8 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2021. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2021 zu 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

2020			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	0,0	739,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	77,2	0,0	77,2
<i>davon gegenüber Dritten</i>	661,9	0,0	661,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	26,9	1.437,6
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	1.221,5	0,0	1.221,5
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	68,4	0,0	68,4
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	22,8	0,0	22,8
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	14,3	0,0	14,3
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	3,6	0,0	3,6
Gesamt	2.149,8	26,9	2.176,7

2019			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,4	0,0	557,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	52,4	0,0	52,4
<i>davon gegenüber Dritten</i>	505,0	0,0	505,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	28,0	1.340,2
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	1.146,8	0,0	1.146,8
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	68,5	0,0	68,5
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	34,2	0,0	34,2
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	13,5	0,0	13,5
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	2,7	0,0	2,7
Gesamt	1.869,6	28,0	1.897,6

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 62,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,6 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 60,4 Mio. EUR (Vj: rd. 62,5 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 20,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,6 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2020	2019
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,4	51,9
Sonstige Eventualschulden	20,1	20,6
Gesamt	64,5	72,5

Haftungen aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungen aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der Öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualschulden betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 44,4 Mio. EUR (Vj: rd. 51,9 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-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 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 mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer 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) 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	130,1	33,9	96,2	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175,0	175,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,3	92,3	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	0,0	50,3
Gesamt	447,7	301,2	96,2	50,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>100,5</i>	<i>50,4</i>	<i>0,0</i>	<i>50,1</i>
Finanzverbindlichkeiten	22.787,3	306,8	21.516,9	963,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	736,2	736,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.264,8	1.260,5	0,0	4,3
Gesamt	24.788,3	2.303,5	21.516,9	967,9
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>6.090,9</i>	<i>0,0</i>	<i>6.090,9</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>1.038,0</i>	<i>78,4</i>	<i>0,0</i>	<i>959,6</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	135,9	30,0	105,9	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	190,8	190,8	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	73,4	73,4	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	0,0	28,9
Gesamt	429,0	294,2	105,9	28,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>110,7</i>	<i>85,1</i>	<i>0,0</i>	<i>25,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	21.556,8	325,2	20.932,5	299,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,2	557,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.180,1	1.175,8	4,3	0,0
Gesamt	23.294,1	2.058,2	20.936,8	299,1
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>3.886,9</i>	<i>0,0</i>	<i>3.886,9</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>347,2</i>	<i>53,4</i>	<i>0,0</i>	<i>293,8</i>

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 Industriegruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Diese haben klargestellt, dass sie ab Ende 2021 nicht mehr anstreben, Banken zur Übermittlung von IBORs zu bewegen oder zu zwingen. Als Reaktion auf die Ankündigungen werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-BeraterInnen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessensgemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2020 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,7	0,0	0,5	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-9,6	9,6	0,2	-0,2

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2019 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,1	0,0	0,2	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,0	0,0	0,3	0,0

Zum 31.12.2020 und zum 31.12.2019 bestehen keine Zinsderivate, welche in einer Sicherungsbeziehung designiert waren.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettowährungsrisiko:

	in Mio. USD
Währungssensitive Finanzinstrumente 2020	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	118,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-125,0
Nettowährungsrisiko	-7,0

	in Mio. USD
Währungssensitive Finanzinstrumente 2019	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	116,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-124,0
Nettofremdwährungsrisiko	-9,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden von der ÖBB-Holding AG 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.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment Undertaking Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
Gesamtexposure 2020			
Finanzielle Vermögenswerte	130,1	-17,5	112,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	195,1	-79,4	115,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,7	0,0	92,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	50,3
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	468,2	-96,9	371,3
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	64,5	-44,4	20,1
Gesamtkreditrisiko 31.12.2020	532,7	-141,3	391,4
Gesamtexposure 2019			
Finanzielle Vermögenswerte	136,0	-17,8	118,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	200,6	-57,7	142,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	74,0	0,0	74,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	28,9
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	439,5	-75,5	364,0
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	72,5	-51,9	20,6
Gesamtkreditrisiko 31.12.2019	512,0	-127,4	384,6

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

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 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.050,1	10.370,5	11.420,6	0,0	11.420,6	11.420,6	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	3.865,7	3.872,6	0,0	3.872,6	3.872,6	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,3	92,6	100,9	0,0	100,9	100,9	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.587,6	5.805,6	7.393,2	0,0	7.393,2	7.371,5	21,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	0,0	739,1	2,9	736,2	736,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	26,9	1.437,6	172,8	1.264,8	1.264,8	0,0
	4.802,7	20.161,3	24.964,0	175,7	24.788,3	24.766,6	21,7

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.299,1	11.423,7	12.722,8	0,0	12.722,8	12.722,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	3.872,6	4.079,4	0,0	4.079,4	4.079,4	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,1	96,5	104,6	0,0	104,6	104,6	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	769,7	3.880,4	4.650,1	0,0	4.650,1	4.624,1	26,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,4	0,0	557,4	0,2	557,2	557,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	28,0	1.340,2	160,1	1.180,1	1.180,1	0,0
	4.153,3	19.301,2	23.454,5	160,3	23.294,2	23.268,2	26,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2020	Cashflows 2021 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2022–2025 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2026ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2021	Tilgung *) 2021	Zinsen 2022–2025	Tilgung 2022–2025	Zinsen 2026ff	Tilgung 2026ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	11.420,6	0,0	377,7	1.050,1	1.084,1	5.016,1	1.153,0	5.354,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.872,6	0,0	105,3	6,9	410,6	211,9	621,6	3.653,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	100,9	17,5	0,4	8,3	2,2	28,9	1,9	46,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	7.371,5	31,4	47,6	1.360,0	190,3	27,9	2.654,6	5.750,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	736,2	0,0	0,0	674,0	0,0	62,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.264,8	0,0	0,0	1.264,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	24.766,6	48,9	531,0	4.364,1	1.687,2	5.347,0	4.431,1	14.805,3

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2020 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	nicht zahlungs- wirksame Buchwerte 31.12.2019	Cashflows 2020 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2021–2024 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2025ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
			Zinsen *) 2020	Tilgung *) 2020	Zinsen 2021–2024	Tilgung 2021–2024	Zinsen 2025ff	Tilgung 2025ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	12.722,8	0,0	423,2	1.299,1	1.227,7	4.544,3	1.387,0	6.879,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.079,4	0,0	113,5	206,8	419,9	217,9	717,6	3.654,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	104,6	17,8	0,7	8,1	2,9	27,6	2,3	51,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	4.624,1	35,9	51,9	539,5	185,7	0,0	2.699,8	3.836,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,2	0,0	0,0	542,6	0,0	14,6	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.180,1	0,0	0,0	1.180,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	23.268,2	53,7	589,3	3.776,2	1.836,2	4.804,4	4.806,7	14.421,4

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2019 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus aktuellen und ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Cashflows 2021		Cashflows 2022–2025		Cashflows 2026ff	
		Zinsen 2021	Tilgung 2021	Zinsen 2022–2025	Tilgung 2022–2025	Zinsen 2026ff	Tilgung 2026ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,2	0,0	9,5	0,0	1,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	19,5	0,0	6,1	0,0	5,0	0,0	0,0
Gesamt	21,7	0,8	15,6	0,8	6,8	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	44,4	3,1	3,4	7,6	41,0	0,0	0,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	20,1	0,0	3,5	0,0	9,9	0,0	6,7

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	Cashflows 2020		Cashflows 2021–2024		Cashflows 2025ff	
		Zinsen 2020	Tilgung 2020	Zinsen 2021–2024	Tilgung 2021–2024	Zinsen 2025ff	Tilgung 2025ff
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,5	0,8	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	6,8	0,0	25,2	0,0	69,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	16,7	0,0	66,8	0,0	13,5	0,0	4,4
Gesamt	26,0	0,8	92,0	1,6	83,3	0,0	4,4
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	51,9	3,7	3,4	11,8	16,6	0,0	31,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	20,6	0,0	4,0	0,0	10,3	0,0	6,3

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2020 und am 31.12.2019 bestehenden Zinssätze ermittelt.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte ist von folgenden Auszahlungen auszugehen:

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Cashflows 2021	Cashflows 2022–2025	Cashflows 2026ff
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	14,2	67,1	13,7	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	10,0	35,7	74,8	0,0
Gesamt	24,2	102,8	88,5	0,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	Cashflows 2020	Cashflows 2021–2024	Cashflows 2025ff
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	12,0	10,2	2,2	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	8,5	19,2	23,7	0,0
Gesamt	20,5	29,4	25,9	0,0

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes 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.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie bis 2019 für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom-Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung					
31.12.2020					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	131	2.665.512	121,8		9,8
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>49</i>	<i>1.017.432</i>	<i>45,2</i>	<i>44,4</i>	<i>3,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>60</i>	<i>1.140.000</i>	<i>52,9</i>	<i>46,4</i>	<i>4,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>22</i>	<i>508.080</i>	<i>23,7</i>	<i>46,7</i>	<i>1,8</i>

Stromderivate in Hedge-Beziehung					
31.12.2019					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	128	3.187.416	137,9		1,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>39</i>	<i>1.145.064</i>	<i>44,4</i>	<i>40,4</i>	<i>1,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>55</i>	<i>1.183.872</i>	<i>51,9</i>	<i>44,8</i>	<i>1,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>28</i>	<i>683.280</i>	<i>32,8</i>	<i>46,7</i>	<i>-0,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>6</i>	<i>175.200</i>	<i>8,7</i>	<i>48,3</i>	<i>-0,3</i>

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der Planeinkaufsmenge zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktbewertung der Forwards für Emissionszertifikate zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis des European-Emission-Allowances-Futures-Settlement-Preises.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>33,2</i>	<i>8,1</i>	<i>41,2</i>	<i>10,3</i>	<i>30,9</i>
Bahnstrom	-33,7	0,0	-33,7	-8,4	-25,3
Betriebsanlagen	-0,9	0,0	-0,9	-0,2	-0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-1,3	1,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2019	1,7	-5,1	-3,5	-0,9	-2,6
Stand 31.12.2019	-1,0	4,2	3,2	0,8	2,4
Bahnstrom	6,5	0,0	6,5	1,6	4,8
Betriebsanlagen	0,6	0,0	0,6	0,2	0,5
Betriebsanlagen geschlossen	1,1	-1,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2020	2,8	-4,2	-1,5	-0,4	-1,1
Stand 31.12.2020	9,8	-1,1	8,8	2,2	6,6

29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

31.12.2020					
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards		Nominalvolumen	Anzahl	
	Einkauf		in Mio. EUR	Verkauf	
Laufzeitende					
Bestand	95	87,5		101	82,0
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	76	62,9		91	72,5
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	18	24,2		9	7,4
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	1	0,4		1	2,0

31.12.2019					
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards		Nominalvolumen	Anzahl	
	Einkauf		in Mio. EUR	Verkauf	
Laufzeitende					
Bestand	102	92,7		91	68,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	74	77,0		74	61,8
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	20	13,0		11	5,1
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	8	2,7		6	1,8

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.

29.5. 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 den operativen 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 31.12.2020 rd. 1.439,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.420,0 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. 13.911,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15.282,1 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 13.763,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14.975,4 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd. 148,0 Mio. EUR (Vj: rd. 306,7 Mio. EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 55,7 Mio. EUR (Vj: rd. 55,9 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	99,1	0,0	99,1	0,7	0,0	92,5	0,0	5,9	121,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	102,7	102,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	31,0	0,0	31,0	0,0	14,2	12,7	0,0	4,1	31,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186,7	11,7	175,0	0,0	0,0	175,0	0,0	0,0	175,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	303,5	211,2	92,3	0,0	0,0	92,3	0,0	0,0	92,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50,3	0,0	50,3	0,0	0,0	0,0	50,3	0,0	50,3
Summe Buchwert je Kategorie				0,7	14,2	372,5	50,3	10,0	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	20.134,4	0,0	20.134,4	20.052,8	6,3	0,2	75,1	26.429,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26,9	26,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.652,9	0,0	2.652,9	2.629,4	15,2	0,0	8,3	2.667,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	739,1	2,9	736,2	736,2	0,0	0,0	0,0	736,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.410,7	145,9	1.264,8	1.264,8	0,0	0,0	0,0	1.264,8
Summe Buchwert je Kategorie				24.683,2	21,5	0,2	83,4	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	114,2	0,0	114,2	0,9	0,0	110,0	0,0	3,3	135,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	128,2	116,4	11,8	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	11,8
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	21,7	0,0	21,7	0,0	12,0	4,5	0,0	5,2	21,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202,4	11,6	190,8	0,0	0,0	190,8	0,0	0,0	190,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	239,9	178,3	61,6	0,0	0,0	61,6	0,0	0,0	61,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	28,9	0,0	0,0	0,0	28,9	0,0	28,9
Summe Buchwert je Kategorie				0,9	12,0	378,7	28,9	8,5	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
		Non-Financial Instruments	Financial Instruments					
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	19.273,1	0,0	19.273,1	19.184,7	6,4	3,4	78,6	23.947,8
Sonstige Verbindlichkeiten	28,0	28,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.283,7	0,0	2.283,7	2.259,5	12,7	3,4	8,1	2.329,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,4	0,2	557,2	557,2	0,0	0,0	0,0	557,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	132,1	1.180,1	1.180,1	0,0	0,0	0,0	1.180,1
Summe Buchwert je Kategorie				23.181,5	19,1	6,8	86,7	

*) 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 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	14,2	-8,2	6,0
Stromderivate Passiv	-15,2	8,2	-7,0

per 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	12,0	-4,9	7,1
Stromderivate Passiv	-12,3	4,9	-7,4

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.

Im Geschäftsjahr 2019 abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente designiert wurden, werden als Anpassung des Zinsaufwandes des gesicherten Finanzinstruments erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Geschäftsjahr 2019 wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis, unterteilt nach Bewertungsklassen, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

31.12.2020 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	6,9	0,0	-8,6	0,0	0,0	0,0	-1,1
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-479,8	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR saldiert.

31.12.2019 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	12,5	0,0	3,0	0,2	1,2	0,0	-1,6
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-10,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC *)	-525,1	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 12,5 Mio. EUR). In der Position Hedge Accounting sind im ausgewiesenen Zinsergebnis saldierte Swaperträge in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) enthalten.

Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 11,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2019
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	2,0	2,5
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	14,2	12,0	15,1	12,3
Cashflow Hedges	10,0	8,5	0,2	6,8
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,4	4,4
Summe	24,2	20,5	21,7	26,0

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit einer Cross-Border-Leasing-Transaktion.

Fair Value-Hierarchie – Derivate

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2020 in Mio. EUR	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	10,0	10,0
Derivate Handelsbestand	14,2	14,2
Finanzielle Vermögenswerte	24,2	24,2
Derivate unter Hedge Accounting	0,2	0,2
Derivate Handelsbestand	21,5	21,5
Finanzielle Schulden	21,7	21,7

31.12.2019 in Mio. EUR	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	8,5	8,5
Derivate Handelsbestand	12,0	12,0
Finanzielle Vermögenswerte	20,5	20,5
Derivate unter Hedge Accounting	6,8	6,8
Derivate Handelsbestand	19,2	19,2
Finanzielle Schulden	26,0	26,0

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur sowie des weitaus überwiegenden Teiles der Immobilien im ÖBB-Konzern.

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 26.000 (Vj: rd. 21.200) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.000 (Vj: rd. 4.150) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2021 und 2112 (Vj: 2020 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 100 (Vj: 100) Verträge, die zwischen 2021 und 2114 (Vj: 2020 und 2114) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. 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 Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2020 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	501,0	45,8	108,1	347,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>82,6</i>	<i>1,2</i>	<i>4,2</i>	<i>77,2</i>
Fahrpark	9,4	3,9	5,4	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,5</i>	<i>3,4</i>	<i>5,0</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2

31.12.2019**in Mio. EUR**

	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	501,6	49,9	127,5	324,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>91,3</i>	<i>1,8</i>	<i>6,9</i>	<i>82,6</i>
Fahrpark	9,0	3,9	5,0	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,8</i>	<i>3,4</i>	<i>4,3</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2020 rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Finanzierungsleasing

Der Konzern hat kein Finanzierungsleasing als Leasinggeber.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2020 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2021	9,0	-0,7	8,3
2022 bis 2025	31,1	-2,2	28,9
nach 2025	48,1	-1,9	46,2
Summe	88,2	-4,8	83,4

Für den 31.12.2019 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2020	8,9	-0,8	8,1
2021 bis 2024	29,9	-2,4	27,5
nach 2024	53,4	-2,3	51,1
Summe	92,2	-5,5	86,7

In der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2020	2019
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	0,7	0,8
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,7	0,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	8,2	8,0

In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2020	2019
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-8,7	-8,9

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.

Zum 31.12.2020 bereits abgeschlossene Leasingverträge

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat einen Leasingvertrag über die Anmietung von Büroräumlichkeiten abgeschlossen, der ab 2022 zu laufen beginnt. Daraus werden insgesamt für den Zeitraum 2022 bis zum Ende des Kündigungsverzichtes am 31.12.2042 Zahlungen (unabgezinst) in Höhe von rd. 186,8 Mio. EUR anfallen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2020 nur mehr eine Transaktion Gültigkeit hat.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases an die ÖBB-Produktion GmbH sowie die ÖBB-Personenverkehr AG überbunden. Bei der CBL-Transaktion handelt es sich um eine Sale-and-Lease-back-Transaktion. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Bilanzielle Behandlung

Das wirtschaftliche Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Sämtliche den ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Innenverhältnis betreffenden Transaktionen sind ausgelaufen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen (verknüpfte Transaktionen) und daher nicht bilanziert werden.

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung eines Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und bei den US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2020 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 7,3 Mio. EUR (Vj: rd. 8,5 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2020 rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR). Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten

gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Es bestehen Wertberichtigungen in Höhe von rd. 0,01 Mio. EUR (Vj: 0,03 Mio. EUR) auf Veranlagungen.

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Bei Transaktionen, die keine wirtschaftliche Gehalt hatten und infolgedessen auch nicht als Leasingverhältnis zu bilanzieren waren, wurden keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2020 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 44,4 Mio. EUR (Vj: rd. 51,9 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarung 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 für die ÖBB-Infrastruktur AG mit Verfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“
 - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, das heißt bis zum 31.12.2022

erneuert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt damit für die auf ausländischem Staatsgebiet befindlichen Teilabschnitte der bestehenden grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken in die Schweiz und nach Liechtenstein über aktuelle und gültige Infrastrukturkonzessionen als Infrastrukturbetreiberin im Sinne der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben und hat damit dort – vergleichbar der ihr in Österreich durch § 51 Bundesbahngesetz eingeräumten Rechtsstellung – die Rechte und Pflichten eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers für die von den Konzessionen erfassten Strecken.

Seitens Stab Recht wird beim Schweizer UVEK rechtzeitig ein Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer für den Teilabschnitt Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) eingebracht, um sicherzustellen, dass alle Konzessionsakte einheitlich bis 31.12.2067 befristet werden.

Nachdem am 20.08.2020 die liechtensteinische Regierungsvorlage über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde, fehlt die erforderliche Finanzierungsgrundlage für das mit Bescheiden des BMVIT vom 11.06.2015, BMVIT-820.371/0001-IV/SCH2/2015 und Entscheid der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 16.12.2016 behördlich genehmigte Ausbauprojekt zu Reinvestition, selektivem zweigleisigem Ausbau und Modernisierung der Strecke Feldkirch – Buchs.

Bis zur Erzielung eines trilateralen Konsenses der beteiligten Staaten und der ÖBB-Infrastruktur AG über einen allfälligen Ausbau, der allerdings mittelfristig nicht zur Diskussion steht, wird damit die Strecke Feldkirch – Buchs im Wesentlichen in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen sein.

Die Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und haben zum 31.12.2020 einen Buchwert von rd. 22,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,9 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des 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. 12,9 Mio. EUR [Vj: rd. 7,7 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 71,6 Mio. EUR [Vj: rd. 70,7 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 3% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und unter 1% der Umsatzerlöse.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt.

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	138,7	211,9	327,6	344,8	0,0	0,0	192,6	157,5
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	74,4	71,4	24,5	26,0	0,0	0,0	113,1	135,9
Forderungen aus Lieferung und Leistung	6,4	13,8	6,9	30,3	0,0	0,0	28,1	32,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	7,6	8,5	0,0	0,0	1,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	31,4	18,2	3,2	2,4	0,0	0,0	42,6	31,8
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	960,5	294,5

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 21,1 Mio. EUR). Per 31.12.2020 werden Forderungen über rd. 116,6 Mio. EUR (Vj: rd. 92,2 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerganschaft).

Transaktionen mit Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen oder denen nahestehenden Unternehmen bzw. Personen fielen 2020 keine (Vj: rd. 58 TEUR) an. Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt.

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2020	2019	2020	2019
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	3,1	3,0	0,7	1,7
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	35,9	28,0	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	1,1	0,7	0,6	0,3
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	2,4	2,7	0,0	0,0

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 2021 bis 2026 wurde von der Republik Österreich am 14.10.2020 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 03.12.2020 genehmigt.

Im März 2020 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2018 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2020 Gültigkeit.

Im Dezember 2020 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 (1) Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2018 bis 2023, unterzeichnet im März 2020, zum Ausgleich des Entfalls des Wegentgeltes Trasse für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr um rd. 5,0 Mio. EUR erhöht.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat.

Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2018 bis 2023 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2018 bis 2023 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2020 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2018 bis 2023 gemäß § 55b Eisenbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 986,4 Mio. EUR (Vj: rd. 963,7 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 594,1 Mio. EUR (Vj: rd. 583,5 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 190,0 Mio. EUR (Vj: rd. 160,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 49,4 Mio. EUR (Vj: rd. 49,8 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der 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 2020 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.412,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.328,1 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 986,4 Mio. EUR (Vj: rd. 963,7 Mio. EUR) wurde auf Grund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung um rd. 16,6 Mio. EUR (Vj: rd. 71,3 Mio. EUR) auf rd. 969,8 Mio. EUR

(Vj: rd. 892,3 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.426,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.444,9 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Summe um rd. 379,4 Mio. EUR (Vj: rd. 243,1 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.046,9 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 1.099,5 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 69,1 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 61,7 Mio. EUR (Vj: rd. 235,3 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 16,8 Mio. EUR (Vj: rd. 7,8 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2020 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2020
§ 42 (1) Betriebsführung	832,2	-362,6	469,6
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	594,1	-16,8	577,3
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	986,4	-16,6	969,8
Summe	2.412,7	-396,0	2.016,7

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2020 ein Betrag in Höhe von rd. 150,0 Mio. EUR an den Bund refundiert.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2019 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2019
§ 42 (1) Betriebsführung	861,4	-331	530,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	583,5	-14,4	569,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	883,2	9,2	892,4
Summe	2.328,1	-336,2	1.991,9

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (i. d. R. Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen und Gemeinden in Höhe von rd. 77,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,4 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7,0 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 8,7 Mio. EUR (Vj: rd. 10,1 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. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.071 TEUR (Vj: rd. 1.224 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 16 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen verringerten sich um rd. 136 TEUR von rd. 185 TEUR auf rd. 49 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2020 rd. 348 TEUR (Vj: rd. 350 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 44 TEUR (Vj: rd. 43 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 40 TEUR erhöht (Vj: rd. 93 TEUR erhöht).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen und einer variablen Komponente zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der COVID-19 Krise haben sich die Vorstände bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen und GeschäftsführerInnen von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente vereinbart, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Top-Führungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurde eine Rückstellung in Höhe von rd. 95 TEUR (Vj: rd. 70 TEUR) gebildet. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der GeschäftsführerInnen von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven GeschäftsführerInnen für ihre Tätigkeit als GeschäftsführerIn rd. 496 TEUR (Vj: rd. 800 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. GeschäftsführerInnen, die gleichzeitig DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführertätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Vergütung für ein Aufsichtsratsmandat wurde zuletzt in der Hauptversammlung 2019 neu geregelt. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 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. Der bzw. die Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, BelegschaftsvertreterInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der KapitalvertreterInnen der Aufsichtsratsmitglieder für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 150 TEUR (Vj: rd. 166 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 14 TEUR (Vj: rd. 45 TEUR) aus.

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 Hauptentscheidungssträger 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 einschlägige 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. 320,4 Mio. EUR [Vj: rd. 338,1 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 174,1 Mio. EUR [Vj: rd. 177,4 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 94,1 Mio. EUR [Vj: rd. 168,1 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.

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Umsatzerlöse		
Österreich	877,9	996,2
Deutschland	12,4	17,6
Übrige Märkte	9,1	9,7
Gesamt	899,4	1.023,5

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge		
Österreich	2.428,7	2.356,2
Deutschland	0,4	0,4
Übrige Märkte	0,5	0,1
Gesamt	2.429,6	2.356,7

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. 22,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,9 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 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. 50,2 Mio. EUR (Vj: rd. 25,6 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 959,6 Mio. EUR (Vj: rd. 293,5 Mio. EUR).

Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen. In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2020
Langfristige Schulden						
Anleihen	11.423,7	0,0	-4,4	-1.048,8	0,0	10.370,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.872,6	-4,4	0,0	-2,4	0,0	3.865,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	96,4	-0,3	1,6	-5,1	0,0	92,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.880,4	1.839,6	0,0	92,2	-6,7	5.805,6
Gesamt langfristige Schulden	19.273,1	1.834,9	-2,8	-964,1	-6,7	20.134,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.299,1	-1.300,0	0,0	1.051,0	0,0	1.050,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	-202,6	0,0	2,6	0,0	6,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,1	-7,9	0,0	8,1	0,0	8,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	476,2	400,0	0,0	-248,2	0,0	628,0
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.990,2	-1.110,5	0,0	813,5	0,0	1.693,3

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2018	Änderungen IFRS 16 zum 1.1.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2019
Langfristige Schulden							
Anleihen	12.720,5	0,0	0,0	0,9	-1.297,7	0,0	11.423,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.979,5	0,0	95,8	0,0	-202,7	0,0	3.872,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	65,3	84,7	0,0	0,0	-53,6	0,0	96,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.775,6	0,0	2.231,2	0,0	-132,1	5,7	3.880,4
Gesamt langfristige Schulden	18.540,9	84,7	2.327,0	0,9	-1.686,1	5,7	19.273,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.539,5	0,0	-1.540,0	0,0	1.299,6	0,0	1.299,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	0,0	-2,9	0,0	202,8	0,0	206,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	0,0	8,7	-8,7	0,0	8,1	0,0	8,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	264,5	0,0	-7,0	0,0	218,7	0,0	476,2
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.811,0	8,7	-1.558,6	0,0	1.729,2	0,0	1.990,2

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aktiven oder beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2020 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Das folgende assoziierte Unternehmen wurde im Berichtsjahr 2020 durch Zukauf von 50% der Geschäftsanteile Teil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns:

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz,	Konsolidierungsart
Kauf		
50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH (Erwerb November 2020)	A-9586 Fürnitz	E

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% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V d)
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V e)
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V e)
▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0 d)
▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0 b)
▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶ 100% Gauerannengasse 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)
▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
▶ 50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH (Erwerb Nov. 2020)	A-9586 Fürnitz	E b)
▶ 50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
▶ 27,74% (31.12.2020: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Erhöhung der Anteile im Jänner 2021)	A-1010 Wien	E d)
▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA 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.

2019 wurden die Unternehmen Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG, Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG im Firmenbuch gelöscht.

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	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	137	138	0	0
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	83	89	-6	-6
100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	23	26	-4	-3
100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	72	0	0

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit dem ersten Teilbescheid vom 12.01.2021 zu den Stationsentgelten wurde von der Schienen-Control GmbH (SCK) eine wichtige Entscheidung zugunsten der ÖBB-Infrastruktur AG getroffen. Der Teilbescheid umfasst die Stationsentgelte der Produktkataloge 2012 bis 26.11.2015 und deckt die Rechtslage vor Inkrafttreten der EisbG-Novelle BGBl I 137/15 (der Umsetzung der RL 2012/34/EU in nationales Recht; Zuordnung der Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket) ab. Der Zeitraum ab 27.11.2015 ist anhand der neuen Rechtslage zu beurteilen. Die Regulierungsbehörde sieht hier die Notwendigkeit weiterer Ermittlungsschritte. Dieser Sachverhalt würde sich auf den Posten sonstige Rückstellungen auswirken.

Um gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie anzugehen und die Eisenbahnunternehmen zu unterstützen, haben die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 die Möglichkeit, den Infrastrukturbetreibern zu gestatten, Entgelte für den Zugang zu Eisenbahninfrastruktur zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Mit delegierter Verordnung (EU) 2020/2180 der Europäischen Kommission vom 18.12.2020 wurde der Bezugszeitraum von 01.03.2020 bis ursprünglich 31.12.2020 dahingehend verlängert, sodass diese Verordnung nunmehr bis 30.06.2021 gilt. Das BMK ermächtigt die ÖBB-Infrastruktur AG auf Grundlage dieser Verordnung von der Aussetzung der Weegeentgelte (direkte Kosten und Marktaufschläge) für die Marktsegmente 1) Güterverkehr manipuliert (Kombinierter Verkehr und Einzelwagenverkehr), 2) Güterverkehr nicht manipuliert und 3) eigenwirtschaftlicher Personenverkehr Gebrauch zu machen.

Mit Verträgen vom 21.01.2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG drei Finanzierungsverträge mit einem Nominale in Höhe von insgesamt rd. 552,0 Mio. EUR und einer Laufzeit von jeweils zweieinhalb, sechs und 30 Jahren über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) mit der Republik Österreich abgeschlossen.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2020 am 22.03.2021 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 256.224.065,54 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2020 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag.^a Silvia Angelo
 Dipl.-Ing. Franz Bauer
 Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

Aufsichtsratsmitglieder

Dipl.-Ing. Herbert Kasser		Vorsitzender (ab 10.06.2020)
		1. Stellvertreter des Vorsitzenden (bis 05.06.2020)
Mag. Arnold Schiefer		1. Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 10.06.2020)
		Vorsitzender (bis 05.06.2020)
Mag. ^a Iris Appiano-Kugler	ab 05.06.2020	2. Stellvertreterin des Vorsitzenden (ab 10.06.2020)
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Claudia Nutz	ab 05.06.2020	
Mag. ^a Waltraud Schmid	ab 05.06.2020	
Mag. Georg Schöppl	ab 05.06.2020	
Lic.iur. Philippe Gauderon	bis 05.06.2020	
Mag. ^a Iris Germ	bis 05.06.2020	
Mag. ^a Eva Schütz	bis 05.06.2020	
Dr. ⁱⁿ Barbara Kolm	bis 05.06.2020	
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter

Wien, am 22.03.2021

Der Vorstand

Mag.^a Silvia Angelo
 (Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer
 (Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
 (Ressort Betrieb und Systeme)

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 2020, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsaufwendungen

Beschreibung / Risiko	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft investiert im Auftrag der Bundesregierung jährlich mehr als zwei Milliarden Euro in das österreichische Schienennetz. Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt die Gesellschaft wesentliche Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.</p>	<p>Unsere Prüfungshandlungen haben, unter anderem, folgende Tätigkeiten umfasst:</p>
<p>Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Ergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen.</p>	<p>Da es sich um eine Erstprüfung handelt, haben wir die Vorjahresunterlagen eingesehen und die Angemessenheit der Eröffnungssalden geprüft.</p>
<p>Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind im Anhang unter Punkt "3. Zusammenfassung der wesentlichsten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Sachanlagen" enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich im Anhang unter Punkt "B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogenen Leistungen".</p>	<p>Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über den relevanten Prozess und die wesentlichen Schlüsselkontrollen betreffend korrekter Kategorisierung und Bilanzierung von aktivierungspflichtigen Investitionen bzw. aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen erlangt, die Konzeption und Ausgestaltung der Kontrollen im Prozess beurteilt und ausgewählte Schlüsselkontrollen im Prozess auf deren Wirksamkeit getestet ("Funktionsprüfung"). Davon betroffen sind insbesondere Schlüsselkontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System.</p>
	<p>Wir haben weitere 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.</p>
	<p>Wir haben die internen Bilanzierungsrichtlinien ("Aktivierungshandbuch") hinsichtlich Übereinstimmung mit den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen nach IFRS geprüft.</p>
	<p>Basierend auf den Ergebnissen der Funktionsprüfungen haben wir anhand von Stichproben von Zugängen im Bereich Sachanlagen, sowie anhand einer ausgewählten Stichprobe von wesentlichen neuen Projekten (sowohl Investitions- als auch Instandhaltungsaufträge) die korrekte Erfassung als Zugang zu Sachanlagen oder Aufwand in Übereinstimmung mit der internen Bilanzierungsrichtlinie ("Aktivierungshandbuch") geprüft. Die Auswahl der Stichprobe der wesentlichen Projekte erfolgte anhand einer Zufallsauswahl und auf Basis von definierten Risikokriterien unter Berücksichtigung der Projektgröße.</p>
	<p>Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projektinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.</p>

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren

Beschreibung / Risiko:	Adressierung im Rahmen der Konzernabschlussprüfung
<p>Zum 31. Dezember 2020 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2020. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2020 (Produkt "Zugtrasse" hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines "Bahnsteigkantenfaktors" als gesonderten Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 2020.</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>Da es sich um eine Erstprüfung handelt, haben wir die Vorjahresunterlagen inklusive externer Rechtsanwaltschreiben eingesehen und die Angemessenheit der Eröffnungssalden geprüft.</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>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>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 2020, 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>Diese Risiken werden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt.</p>	<p>Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der einfließenden Bewertungsparameter nachvollzogen.</p>
<p>Die Bilanzierung und Bewertung dieser Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren sind im Rahmen der Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Beträge wesentlich sind, die Bewertung komplex ist und wesentliche Ermessensentscheidungen erfordert. Das Erfordernis für und die Höhe dieser Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichte, aufgrund möglicher Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.</p>	<p>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>Die entsprechenden Angaben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu den Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren befinden sich im Anhang unter Punkt "3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendungen von Schätzungen und Ermessensausübungen, c. Rückstellungen" sowie "B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26. 2. Sonstige Rückstellungen".</p>	<p>Schließlich haben wir die Entwicklung nach dem Bilanzstichtag bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Bestätigungsvermerks durch Befragung des Vorstandes und der Mitarbeiter des Fachbereiches verfolgt.</p> <p>Wir haben die Angemessenheit der Angaben im Anhang zur Bewertung und Bilanzierung dieser Rückstellungen beurteilt.</p>

Hinweis auf sonstige Sachverhalte

Der Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft für das am 31. Dezember 2019 endende Geschäftsjahr wurde von einem anderen Konzernabschlussprüfer geprüft, der einen Bestätigungsvermerk mit einem uneingeschränkten Prüfungsurteil zu diesem Konzernabschluss am 20. März 2020 abgegeben hat.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 16. Dezember 2019 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 9. November 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir wurden erstmals für das Geschäftsjahr 2020 zum Abschlussprüfer bestellt.

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 22. März 2021

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.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
infrastruktur.oebb.at

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit Unterstützung von firesys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infrastruktur.oebb.at/gb2020

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
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.

