Geschäftsbericht 2025
ÖBB-Holding AG



Zug um Zug in die Zukunft

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



Semmering-Basistunnel fertig gegraben

Im Semmering-Basistunnel ist ein historischer Meilenstein gelungen. Nach rund zehn Jahren Vortrieb ist man durch den Berg. Der nächste große Tunnel ist fertig gegraben. Die neue Südstrecke rückt immer näher.



Rekordinteresse an ÖBB Jobs

Bereits im Jänner 2025 konnten wir Rekorde bei den Mitarbeiter:innen-Kennzahlen vermelden: 120.000 Bewerbungen waren es damals – geltend für das Vorjahr. Dieser Trend hat sich im laufenden Jahr fortgesetzt und noch verstärkt – 140.000 Bewerbungen sollten es für 2025 werden. Auch bei Neueinstellungen und Lehrlingen war der Trend bereits gut erkennbar.

Gemeinsam für textile Kreislaufwirtschaft

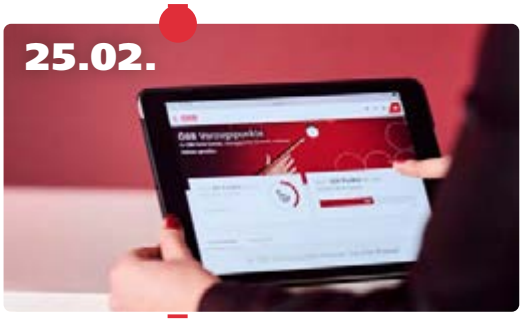
In einem Pilotprojekt geben die ÖBB zusammen mit Austrian Airlines, City Airport Train (CAT), Post, Wiener Linien und SALESIANER ihren Uniformen ein zweites Leben. Dank gelebter Kreislaufwirtschaft können in dieser Pilotphase rund 50 Tonnen Textilmüll vermieden werden.





Neuer Cityjet Doppelstock im Klima-Wind-Kanal

Der neue ÖBB Cityjet Doppelstock wird Anfang Februar im Klima-Wind-Kanal intensiv geprüft. Die Tests simulieren extreme Wetterbedingungen wie Temperaturen von -25 °C bis +40 °C oder Windgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h. Fazit: Der neue Zug hat einen weiteren Test zur Qualitätssicherung mit Bravour bestanden.



VorZUGspunkte: ÖBB fahren zahlt sich dreifach aus

Klima schützen, entspannt ankommen und gleichzeitig wertvolle VorZUGspunkte sammeln. Mit jedem Euro Umsatz erhalten Reisende auf ihrem ÖBB Konto einen VorZUGspunkt und bekommen dafür attraktive Prämien. Treue lohnt sich.

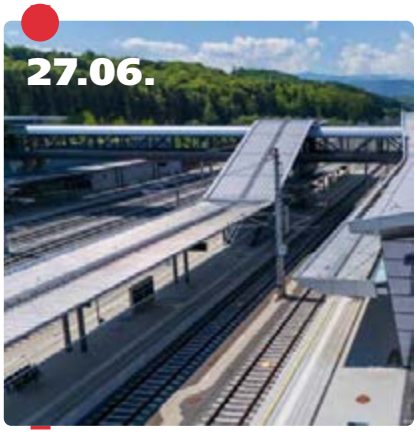
2025

Die Eröffnung des Jahrhundertprojekts Koralmbahn überstrahlt ein Jahr voller Neuerungen …

Fortsetzung im hinteren Umschlagteil

ÖBB präsentieren erstmals Bahnhof Weststeiermark

Der Bahnhof Weststeiermark ist der größte neue Bahnhof entlang der neuen Koralmbahn. Am 27. Juni gab es für Anrainer:innen und Interessierte die Möglichkeit, schon vor der Inbetriebnahme einen exklusiven Koralmbahn-Einblick zu bekommen.





S-Bahn Wien Upgrade im Sommer 2025 in Wien

Auch 2025 wurden während des frequenzschwächeren Sommers Strecken gesperrt: Insbesondere für eine zukunftsfitte Stammstrecke werden in dem mehrjährigen Programm „S-Bahn Wien Upgrade" die Bahninfrastruktur modernisiert und die technischen Voraussetzungen für den dichteren Takt der Zukunft geschaffen.

25.06.

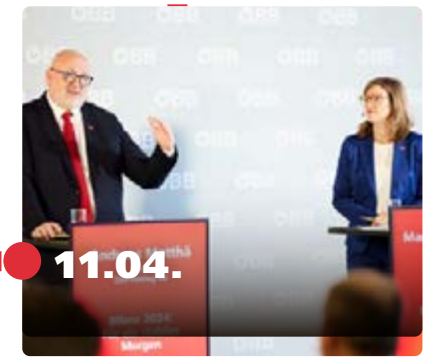
Neuer Railjet Doppelstock im Anmarsch

Der neue Premiumzug in Niederflurbauweise bietet rund 480 Sitzplätze: Er überzeugt mit seiner hohen Kapazität und einem modernen Innenraumdesign für Fahrgastkomfort und wird ab Ende 2026 auf der Weststrecke unterwegs sein.



Neuer ÖBB Rahmenplan 2025–2030: 19,7 Mrd. Euro für Bahnausbau

Mit dem neuen ÖBB Rahmenplan in der Höhe von 19,7 Mrd. Euro arbeiten die ÖBB weiterhin mit Hochdruck am Bahnnetz von morgen, um möglichst vielen Menschen auch in Zukunft ein attraktives, umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu bieten.



ÖBB Bilanz 2024

Die ÖBB konnten im Geschäftsjahr 2024 trotz Jahrhunderthochwasser und Wirtschaftsabschwung ein stabiles Ergebnis von 113,6 Mio. Euro erwirtschaften. Auch haben die ÖBB mit 511,3 Mio. Fahrgästen in Bus und Bahn erstmals die Schallmauer von einer halben Milliarde Reisenden durchbrochen.

Fortsetzung im hinteren Umschlagteil »

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2025	2024	2023	2022	2021
Gesamterträge	9.676	8.997	7.806	7.398	6.986
Umsatzerlöse	6.156	5.707	5.022	4.671	4.356
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-2.845	-2.627	-2.108	-2.038	-1.808
Personalaufwand	-3.737	-3.554	-3.214	-2.947	-2.751
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-655	-587	-520	-416	-461
EBITDA	2.440	2.229	1.964	1.997	1.966
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.707	-1.521	-1.382	-1.333	-1.337
EBIT	733	708	582	663	629
Finanzergebnis	-665	-594	-470	-470	-459
EBT	68	114	112	193	170
ROCE (in %)	1,8	1,9	1,7	2,1	2,1

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	46.876	44.168	40.865	37.968	35.555
Langfristige Vermögenswerte	44.704	42.108	38.515	35.948	33.720
davon Sachanlagen	*42.087*	*39.642*	*36.444*	*33.959*	*31.840*
Kurzfristige Vermögenswerte	2.172	2.060	2.350	2.020	1.834
Eigenkapital	3.339	3.387	3.213	3.524	3.244
Eigenkapitalquote (in %)	7,1	7,7	7,9	9,3	9,1
Finanzverbindlichkeiten	39.203	36.130	33.534	30.327	28.258
Net Debt	38.776	35.566	32.603	29.402	27.418
Investitionen brutto	5.015	5.421	4.559	3.920	3.688
Net Debt / EBITDA (Ratio)	15,9	16,0	16,6	14,7	14,0
Net Gearing (Ratio)	11,6	10,5	10,1	8,3	8,5

Highlights 2025

78,7 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group im Jahr 2025 transportiert. Dafür ist die RCG **in 18 Ländern präsent,** in 14 davon ist sie in Eigentraktion unterwegs.

19,7

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2030 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur.**

48.249

Mitarbeiter:innen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2025), davon **2.145 Lehrlinge in Ausbildung.** Zusätzlich waren über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 164 Lehrlinge tätig.

559 Mio.

Fahrgäste haben 2025 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 300,9 Mio. in Zügen des Nahverkehrs (246,1 Mio. ÖBB exkl. CAT sowie 54,8 Mio. Arverio-Gruppe), 46,7 Mio. im Fernverkehr. 211,5 Mio. waren mit dem Postbus unterwegs.



Durchgetaktet – die Koralmbahn bringt viele neue Verbindungen
20



COVER. Sowohl der Umschlag als auch das Vorstandsinterview wurden in der neuen Halle der ÖBB Technische Services in Wien-Floridsdorf geshootet, die kurz vor der Fertigstellung steht. Star auf dem Cover ist einer der ersten Cityjet Doppelstock, der gerade seinen Zulassungsprozess durchläuft

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2025 als PDF und Videos zum Thema finden Sie auf der Landingpage unter: **bericht.oebb.at/2025**

Inhalt

Vorwort des Vorstands 2

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden 4

Zug um Zug in die Zukunft 8

Corporate Governance Bericht 36

Konzernlagebericht 44
A. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage 44
B. Voraussichtliche Entwicklung und Risiken des Unternehmens 65
C. Forschung und Entwicklung 74
D. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess 76
E. Nichtfinanzielle Erklärung – **Nachhaltigkeitsbericht** 78

Konzernabschluss 196
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025 196
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2025 197
Konzern-Bilanz per 31.12.2025 198
Konzern-Geldflussrechnung 2025 199
Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2025 200

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2025 201
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden 201
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 229
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss 259

Bestätigungsvermerk 294

Glossar 302
Impressum 304



Die Koralmbahn – das Jahrhundertbauwerk geht in Betrieb
14



»Wir konzentrieren uns auf drei zentrale Ziele: **unsere Kund:innen-versprechen einlösen, unsere Wettbewerbs-fähigkeit stärken und unsere Expansions-strategie fortsetzen.«**

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

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2025
Vorwort des Vorstands

Zug um Zug in die Zukunft. Das Geschäftsjahr 2025 war neuerlich eines mit großen Herausforderungen. Spätestens im Dezember zeigte es sich aber von seiner versöhnlichen Seite und war durch die Eröffnung der Koralmbahn sehr positiv geprägt.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde eines der größten Infrastrukturprojekte seit mehr als 100 Jahren erfolgreich abgeschlossen. Ein Vorhaben, das über vier Jahrzehnte geplant und nach 27 Jahren Bauzeit kostenmäßig punktgenau verwirklicht wurde. Die neue Strecke verbindet Menschen und Regionen und eröffnet wirtschaftliche Chancen. Der Zuspruch der Fahrgäste zeigt, welches Potenzial in diesem wichtigen Etappenziel der neuen Südstrecke steckt.

Diese Erweiterung des Mobilitätsangebots in Österreich fällt jedoch in eine Phase von verschärften äußeren Rahmenbedingungen: Insbesondere im Güterverkehr befinden wir uns weiterhin in einem hochkompetitiven Marktumfeld. Die schmerzhaften Folgen: Die Rail Cargo Group hat 2025 ihr Ergebnis verfehlt, mit spürbaren Effekten auf das Gesamtergebnis der ÖBB. Konsequenterweise haben wir für unsere Güterverkehrstochter die notwendigen Maßnahmen getroffen, um das Geschäftsmodell wieder zu stabilisieren. Unser Ziel ist eine Trendumkehr, getragen von Effizienzsteigerungen, schlankeren Strukturen und klaren Fokusmaßnahmen. Zusätzlich braucht es jedoch faire, internationale Rahmenbedingungen, die alle Verkehrsträger gleich behandeln. Nur dann ist eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene möglich und langfristig wirtschaftlich abbildbar.

Effizient und wettbewerbsfit

Kostenbewusstsein ist jedenfalls das Gebot der Stunde: Neben den jährlichen Einsparungen aufgrund der Budgetkonsolidierung des Bundes haben wir ein umfassendes konzernweites Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gestartet. Ziel unseres Handelns ist es, die ÖBB Zug um Zug als wettbewerbsfitten Konzern in die Zukunft zu führen. Daher investieren wir in die Digitalisierung und setzen unseren Wachstumskurs fort – wie zuletzt durch einen beachtlichen Ausschreibungserfolg im deutschen Regionalverkehr. Wachstum ist auch beim Personal angesagt: Auch in den kommenden Jahren benötigen wir wieder mehrere Tausend neue Kolleg:innen. 140.000 Bewerbungen zeigen uns, dass die ÖBB als Arbeitgeber eine hohe Attraktivität besitzen.

Wir blicken zwar mit Zuversicht nach vorne, konzentrieren uns aber – gerade wegen des harten Umfelds – auf drei zentrale Ziele: Kund:innenversprechen einlösen – allen voran bei der Pünktlichkeit –, unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken, unsere Expansionsstrategie fortsetzen. Die Koralmbahn, neue Fahrzeuge, unsere internen Modernisierungsschritte und ein klarer strategischer Kurs schaffen die Ausgangsbasis dafür. Gemeinsam mit einem großartigen Team von 48.000 Mitarbeiter:innen arbeiten wir tagtäglich daran, unsere Leistungen weiter zu verbessern, den ÖBB Konzern verantwortungsvoll weiterzuentwickeln und zum Erreichen der Klimaziele beizutragen.

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

Mag.ª Manuela Waldner
Finanzvorständin (CFO)
ÖBB-Holding AG



»Die ÖBB sind gut aufgestellt und **können ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität weiter stärken** – im Interesse der Menschen, der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt.«

Brigitte Ederer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Verlässlich. Die ÖBB tragen Verantwortung für Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz. In Anbetracht der zunehmenden Herausforderungen sind hohe Qualität und guter Service daher umso wichtiger.



BRIGITTE EDERER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Das abgelaufene Jahr war für die ÖBB erneut von großen und vielfältigen Herausforderungen geprägt. Die anhaltend hohe Nachfrage im Personenverkehr, eine hohe Auslastung der Netze sowie äußere Einflüsse haben verdeutlicht, wie anspruchsvoll es ist, einen zuverlässigen und hochwertigen Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten.
Der anhaltend hohe Zuspruch im Personenverkehr bestätigt, dass die Bahn für immer mehr Menschen das Verkehrsmittel der Wahl ist.
Diese Entwicklung ist erfreulich und bestärkt die ÖBB in ihrem Kurs. Pünktlichkeit, Sicherheit und Servicequalität bleiben daher zentrale Themen, die wir sehr ernst nehmen müssen. Denn nur wenn versprochene Leistungen auch erbracht werden, bleibt die Bahn für ihre Kund:innen dauerhaft attraktiv.
Das gilt auch für den Güterverkehr, wo die schwache Konjunktur und der intensive Wettbewerb, vor allem mit der Straße, die ÖBB derzeit vor besonders große Herausforderungen stellen. Hier sind aber auch Politik und konkrete Maßnahmen gefordert, um die nachhaltige Versorgung der heimischen und europäischen Wirtschaft mit nachhaltigen Transportangeboten zu sichern.

Weichenstellung für die Zukunft
Ein besonderer Höhepunkt des letzten Jahres war die Eröffnung der Koralmbahn. Dieses Jahrhundertprojekt ist ein Meilenstein für die Mobilität in Österreich und das Ergebnis einer langjährigen Investitionspolitik in die Bahninfrastruktur.
Was die ÖBB letztlich trägt, sind ihre Mitarbeiter:innen. Ihr Engagement, ihre Kompetenz und ihr täglicher Einsatz – oft unter schwierigen Bedingungen – machen es möglich, dass ein so komplexes System verlässlich funktioniert. Dafür gebührt ihnen großer Dank. Ebenso danke ich dem Vorstand für die verantwortungsvolle Führung in einem herausfordernden Umfeld.
Die ÖBB sind gut aufgestellt und können ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität weiter stärken – im Interesse der Menschen, der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt.

Mag.ª Brigitte Ederer
Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG

Neue Flotte



Nightjet der neuen Generation
Infos unter
bericht.oebb.at/2025/zuege

Zug um Zug in die Zukunft

Mit den besten Verbindungen



Ein neues Netz für den Süden

PERSONENVERKEHR. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 hat für den Süden Österreichs ein neues Kapitel im Bahnverkehr begonnen: Die Inbetriebnahme der Koralmbahn und die Einführung eines hochmodernen Interregio-Netzes sind der Beginn eines neuen Zeitalters. Eine Region mit rund 1,1 Millionen Einwohner:innen hat nun ein dichtes Verkehrsnetz, entwickelt sich so zu einem Ballungsraum und ist zugleich in die Mitte Europas gerückt. Im Halbstundentakt geht es täglich von Wien nach Graz 33-mal (statt 18-mal) und von Graz nach Klagenfurt 29-mal (statt bisher 8-mal mit dem Bus). Damit fährt niemand so oft in den Süden wie die ÖBB. Hinzu kommt das zeitgemäße Interregio-Liniennetz mit fünf Linien, das den inneralpinen Bahnverkehr grundlegend erneuert. So verkehren nun Interregio-Züge im 1- bzw. 2-Stunden-Takt etwa zwischen Graz und Linz, Graz und Innsbruck, Graz und Maribor sowie Graz und Klagenfurt.



Die ÖBB Vorzugspunkte

BONUSPROGRAMM. Die ÖBB haben ihr Bonusprogramm „Vorzugspunkte" gestartet. Alle Kund:innen, die im ÖBB Konto buchen und am Bonusprogramm teilnehmen, sammeln VorZUGspunkte. Hat man 100 VorZUGspunkte auf seinem Konto, erhält man bereits erste attraktive Prämien. Für die treuen und fleißigen Bahnfahrer:innen heißt es: Punkt für Punkt zur nächsten Prämie.



Railjet-Upgrade für Topkomfort

REFRESHING. Der bekannteste Zug der ÖBB Flotte erhält nach 15 Jahren im Einsatz ein Upgrade. Die erste fertig modernisierte Railjet-Garnitur ist nun der „Koralmjet"; er hat am 12. Dezember 2025 die Koralmbahn offiziell eröffnet. Das Design der Innenausstattung wurde an Look & Feel des Railjets der neuen Generation angepasst. Bis 2031 sollen dann alle 60 Garnituren der Bestandsflotte runderneuert sein.

Durch den Berg und über den Fluss



Auf zum nächsten Jahrhundertbauwerk

SEMMERING-BASISTUNNEL. Ende November 2024 wurden die Tunnelvortriebsarbeiten beim Semmering-Basistunnel abgeschlossen. Seit Sommer 2025 sind die Arbeiten an der Tunnelausrüstung in vollem Gange: Gleisanlagen, Leitungen, technische Anlagen und rund 1.000 km Kabel werden bis 2028 verlegt und eingebaut. Nach intensiven Test- und Einschulungsfahrten werden Ende 2029 dann die ersten Züge zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag durch den Semmering-Basistunnel rollen. So wird eine schnelle, komfortable und zuverlässige Verbindung in den Süden Österreichs geschaffen, welche die Dynamik, die mit der Eröffnung der Koralmbahn begonnen hat, weiter verstärken wird.



S-Bahn Wien Upgrade

OSTREGION. Um dem wachsenden Fahrgastaufkommen in und um Wien auch in Zukunft noch gerecht werden zu können, finden bis 2027 weitgreifende Modernisierungsmaßen an der sogannnten Stammstrecke sowie an Anschlussstrecken in Niederösterreich statt. Durch die Verlängerung von Bahnsteigen können künftig moderne und längere Züge unterwegs sein, die mehr Platz und Komfort für unsere Fahrgäste bieten. Der Einsatz des digitalen Zugsicherungssystems ETCS erhöht zudem künftig die Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb und schafft die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und kürzere Wartezeiten.

Zukunft der Mobilität

LEHRLINGE. Im September 2025 haben 760 neue Lehrlinge, davon 25 Prozent weibliche, ihre Lehre bei den ÖBB begonnen. Ein Rekord und doch erst der Anfang. Mit dem Lehrlingspaket werden rund 5 Mio. Euro investiert. Bis 2027 werden so 300 zusätzliche Lehrplätze angeboten und dadurch gezielt Fachkräfte für die Mobilitätswende ausgebildet.





Rettungszug der neuen Generation

SERVICEJET. Im Brandfall löschen, 2.000 Tonnen schwere Züge abschleppen, Personen evakuieren oder defekte Züge mit Strom versorgen – all das und noch mehr kann der neue Servicejet, ein Rettungszug der neuesten Generation. Seit Inbetriebnahme der Koralmbahn steht er zum Einsatz bereit. Bis Anfang 2028 sollen österreichweit 18 neue Servicejets zur Verfügung stehen.

Grenzenlose Eigentraktion





Transporte aus einer Hand

GÜTERVERKEHR. Als führender Bahnlogistikanbieter erschließt die RCG Märkte in Zentral-, Süd- und Osteuropa und begleitet ihre Kunden in Wachstumsmärkte im gesamten eurasischen Raum. Ein flächendeckendes Produktionsnetz mit eigenen Güterbahnen in 14 Ländern Europas sichert dabei die hohe Qualität entlang der gesamten Logistik- und Transportkette. Die zentralen Vorteile dabei: schnelle und zuverlässige grenzüberschreitende Traktion zu wettbewerbsfähigen Preisen. Und das flächendeckend und nahtlos über Ländergrenzen hinweg.

RCG erschließt Belgien

Im Jahr 2025 hat die RCG ihr Eigentraktionsnetzwerk auf Belgien ausgeweitet. Dadurch profitieren Kunden und Partner von zusätzlichen TransFER-Verbindungen sowie weiteren nachhaltigen Transportlösungen in der Benelux-Region. Mit diesem Schritt setzt die RCG ihre internationale Expansion konsequent fort und stärkt ihre Präsenz im europäischen Güterverkehr.

Eis beim Uhrturm, Kaffee am See

JAHRHUNDERTPROJEKT KORALMBAHN. Nach knapp drei Jahrzehnten Planungs- und Bauzeit verbindet die Koralmbahn seit Dezember 2025 Graz und Klagenfurt. Mit Hochgeschwindigkeit geht es durch den Berg, ebenso schnell wächst eine neue Metropolregion im Süden Österreichs und neue Märkte entstehen.



KNOTENPUNKT. Der neu gebaute Bahnhof Weststeiermark verknüpft den Fernverkehr mit dem weststeirischen Regionalverkehr

Eine Bauzeit von 27 Jahren, 200 Jahre Lebensdauer – und das Potenzial, den Alltag von Millionen Menschen zu verändern. Steirische und Kärntner Regionen, die bisher abseits wichtiger Verbindungen lagen, wachsen nun zu einem neuen Wirtschaftsraum mit noch ungeahntem Potenzial zusammen. Mit der Anbindung an die Koralmbahn entstehen bereits neue Märkte und Betriebe. Ein Businesslunch am Wörthersee und danach zurück ins Büro nach Graz? Für die Ausbildung in die Studentenstadt Graz pendeln, aber wohnen im vertrauten Umfeld in Klagenfurt? Die Koralmbahn rückt die beiden Bundeshauptstädte in eine angenehme Distanz für Pendelnde: Nur 41 entspannte Bahnminuten liegen jetzt dazwischen. Damit wird ein Ballungsraum im Süden Österreichs entstehen, der als wichtiger Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors mitten ins Herz Europas rückt.

Ein eisenbahnhistorischer Moment

Die offizielle Eröffnung der Koralmbahn am 12. Dezember 2025 an den Hauptbahnhöfen Graz und Klagenfurt mit Tausenden Besucher:innen und hochrangigen Vertreter:innen aus der nationalen und internationalen Politik war ein Moment, den ÖBB CEO Andreas Matthä nicht umsonst als „eisenbahnhistorisch" bezeichnete. Selbst wenn weitere große Projekte bereits in Planung sind – dazu unten mehr –, einen Neubau von 130 Kilometern Bahnstrecke, die zwei Landeshauptstädte miteinander verbindet, wird es so bald nicht mehr geben. „Dieses Jahrhundertprojekt macht aus Distanzen Chancen – für die Menschen, die Wirtschaft und für eine ganze Region. Mit der Koralmbahn beginnt das Zeitalter, in dem Österreichs Süden näher zusammenrückt als je zuvor", fasst es Andreas Matthä zusammen.

Ein neuer Lebens- und Wirtschaftsraum im Süden

Es sind nicht nur Eisenbahn- und Tunnelkilometer, Brücken und Bahnhöfe, die da neu gebaut oder modernisiert wurden. Die Koralmbahn gilt schon jetzt als Lebensader für die Region, mit einem nachhaltigen Einfluss auf den Lebensrhythmus von 1,1 Millionen Menschen entlang der Trasse. Eric Kirschner von der Joanneum Research Forschungsgesellschaft bezeichnete sie im Zuge einer umfassenden Standortstudie als

Mit der Koralmbahn entsteht ein neuer Wirtschaftsraum von noch ungeahntem Potenzial.



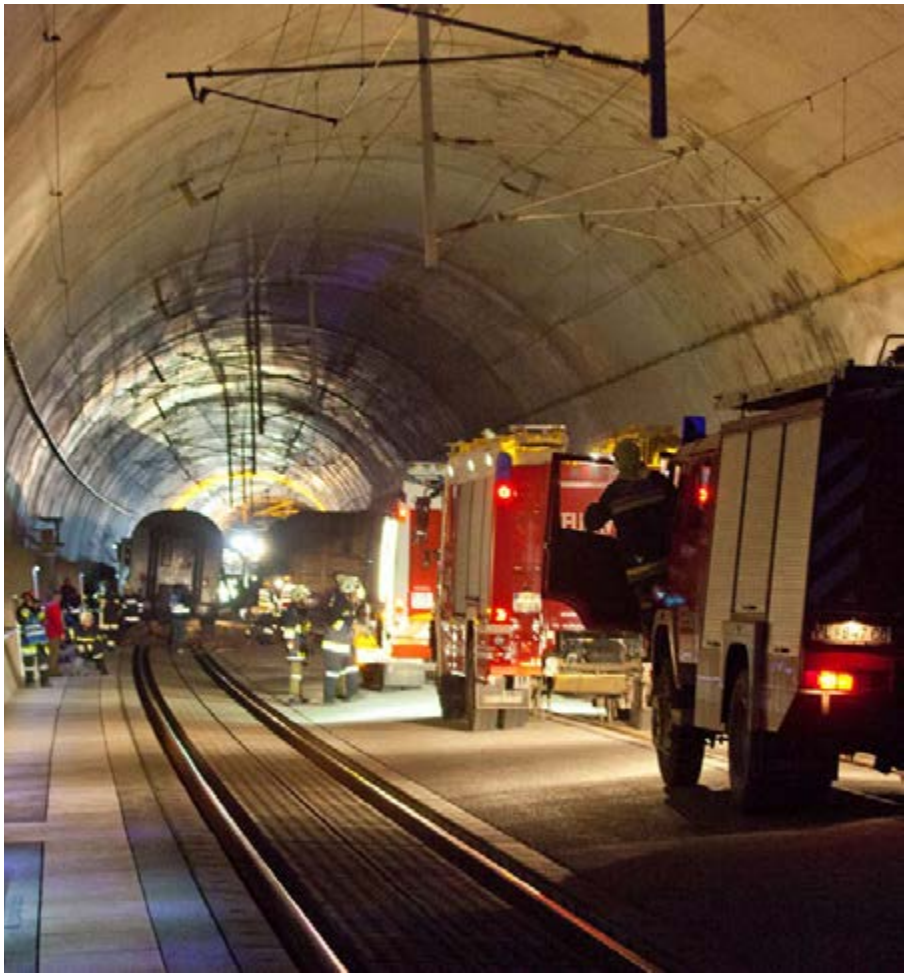
„das größte sozioökonomische Projekt in Österreich seit dem Bau der Semmeringbahn“ und ist davon überzeugt, dass die Lebensqualität in der Region steigen und die Dynamik auf dem Arbeitsmarkt zunehmen wird. Vor allem das Lavanttal und Deutschlandsberg sieht er als große Gewinner.

Auch wenn sich die zukünftigen Entwicklungen noch nicht genau beziffern und benennen lassen, ist klar: Es ergeben sich neue Chancen, die echte Gamechanger sein könnten.

Portalbahnhöfe Weststeiermark und St. Paul im Lavanttal

Dass sich in den Regionen rund um die beiden neu gebauten Portalbahnhöfe Weststeiermark und Sankt Paul im Lavanttal bereits etwas tut, ist deutlich erkennbar. Es war nicht unumstritten, dass der Bahnhof Weststeiermark auf der grünen Wiese errichtet wurde. Deutschlandsberg liegt fünf Kilometer vom Bahnhof Groß Sankt Florian entfernt. Dass die Entscheidung aber richtig war, zeigt unter anderem dieses Beispiel: Die 450 Park and Ride-Parkplätze werden schon jetzt gut genutzt und es gibt Überlegungen, das Angebot zu erweitern. Zudem haben sich bereits viele Betriebe im Industrie- und Gewerbegebiet gegenüber des Bahnhofs angesiedelt. Geheizt und gekühlt wird er mit Erdwärme, nämlich mit Tunnelwasser aus der Koralpe.

Eingebettet zwischen Koralm- und dem Granitztaltunnel liegt der Bahnhof St. Paul im Lavanttal. Eine moderne, >



ÜBUNGSEINSATZ. Am Bahnhof St. Paul liegt der Stützpunkt für den Rettungszug

barrierefreie Mobilitätsdrehscheibe auf dieser begrenzten Fläche zu errichten, war eine logistische Herausforderung. Denn hier befindet sich neben dem Bahnhof auch noch eines von zwei Anlagenservicecentern inklusive Stützpunkt für den Rettungszug, von dem aus die Instandhaltungszüge zur Wartung der Koralmbahn starten.

Neues Zeitalter im Bahnverkehr

Die Eröffnung der Koralmbahn brachte die größte Fahrplanänderung der ÖBB seit Jahrzehnten. 29 Mal pro Tag geht es von Graz nach Klagenfurt und umgekehrt. Eine Reise, für die man mit dem Pkw rund eineinhalb Stunden einplanen muss, dauert nun mit der Bahn lediglich 41 Minuten. Auch die Fahrtzeit von Wien nach Klagenfurt verkürzt sich um 45 Minuten auf 3 Stunden 10 Minuten. Und es entsteht ein dichtes Netz an Direktverbindungen – zum Beispiel der Stundentakt zwischen Villach und Salzburg. Außerdem gibt es neue, schnellere Verbindungen zwischen Graz, Villach, Salzburg und München. Auch Osttirol profitiert: Der Bahnhof Lienz ist mit zwei täglichen Railjet-Verbindungen pro Richtung direkt über die neue Südstrecke mit Wien verbunden. Und nicht nur das südliche Österreich rückt mehr ins Zentrum, auch Italien: Triest ist in 6 Stunden 38 Minuten von Wien aus erreichbar – statt bisher 9 Stunden 18 Minuten, Venedig in 7 Stunden 10 Minuten statt 7 Stunden 40 Minuten. Sobald der Semmering-Basistunnel ab 2030 in Betrieb geht, schließt sich ein Ring zwischen Wien, Graz, Villach, Salzburg und Linz und bietet damit noch mehr Optionen für den Zugverkehr und Umstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Bis dahin war es ein steiniger Weg, und das ist durchaus wörtlich zu verstehen.

Durch die Tiefen des Berges

Tief unter der Koralpe, zwischen der Steiermark und Kärnten, liegt ein unerforschter Ort. Welches Gestein hier ruht, das lässt sich auch nach unzähligen geologischen Probebohrungen und Analysen nicht restlos bestimmen. Diese Ungewissheit war unter anderen eine der größten Herausforderungen und barg viele Risiken beim Bau der Koralmbahn. Denn je nach Geologie muss eine eigene Vortriebsart für den Tunnelbau eingesetzt werden – und die kann sich von Meter zu Meter unterscheiden. Der Koralmtunnel bildet das Herzstück der Strecke. Er führt in einer Tiefe von bis zu 1.200 Metern durch das Bergmassiv der Koralpe, 33 Kilometer Länge machen ihn zum sechstlängsten Tunnel der Welt. Eine der drei Tunnelbohrmaschinen, „Mauli 1“, stellte mit über 17 Kilometern kontinuierlichem Vortrieb im steirischen Abschnitt sogar einen Weltrekord auf. Heute erfüllen die zwei parallel verlaufenden Röhren, die jeweils einen Durchmesser von 10 Metern aufweisen und alle 500 Meter durch Querschläge verbunden sind, höchste Sicherheits- und Technikstandards.

Koralmbahn Daten & Fakten

27 Jahre Bauzeit

130 Kilometer Gesamtlänge, 50 davon in 12 Tunneln

33 Kilometer Länge machen den Koralmtunnel zum sechstlängsten Eisenbahntunnel der Welt

17,1 Kilometer durchgängiger Vortrieb beim Bau des Koralmtunnels erzielen einen Weltrekord

100 Brücken entlang der Strecke

Glück auf!

Im Jahr 2020 feierte man schließlich den finalen Durchschlag – ein wesentlicher Meilenstein, um den Zeitplan einhalten zu können. Dabei lag der Tunnel-

Noch nie zuvor sind Menschen schneller auf dem Landweg **von Graz nach Klagenfurt gereist.**



BAHNHOF ST. PAUL. Moderne Mobilitätsdrehscheibe zwischen zwei Tunneln

bau sozusagen nur auf halber Strecke zwischen dem Beginn der Planungsarbeiten im Jahr 1998 und der Fertigstellung 27 Jahre später. Bevor die ersten Fahrgäste einsteigen konnten, wurde die neue Hochleistungsstrecke intensiv getestet. Lokomotiven, Messwagen und Railjets sammelten auf 280 Testfahrten mit bis zu 250 Stundenkilometern wichtige Daten. Noch nie zuvor sind Menschen schneller auf dem Landweg von Graz nach Klagenfurt gereist.

Stabile Kosten über drei Jahrzehnte

Rekordverdächtig ist auch der lange Atem, den die Projektteams aufgebracht haben. Über drei Jahrzehnte flexibel auf technologische, politische und gesellschaftliche Änderungen zu reagieren und dabei das große Ganze im Auge zu behalten, dieser Balanceakt ist dem Team gelungen. Einer, der es von Anfang bis zum Abschluss begleitete, ist Gesamtkoordinator Klaus Schneider. Er lenkte die einst kühne Idee in Bahnen. „Tausende Menschen haben über drei Jahrzehnte zusammengearbeitet. Ein Großteil der Teammitglieder hat das Projekt über viele Jahre begleitet. Ein starker Teamgedanke und die geringe Fluktuation auf Seiten der drei Projektteams in Graz und Klagenfurt waren entscheidend für den Erfolg“, ist er überzeugt. „Die Kostenstabilität ist ein weiterer Punkt, der unser Projekt von anderen Infrastrukturprojekten dieser Größenordnung abhebt“, erklärt er. Im ersten Koralmbahn-Vertrag 2004 betrug der Kostenansatz 5,4 Milliarden Euro. Bei Abschluss waren es 5,9 Milliarden – wobei die Kosten für den ursprünglich nicht einkalkulierten Flughafenast bei Graz 500 Millionen Euro betrugen: eine Punktlandung. 74.000 Jahres-Arbeitsplätze hat der Bau der Koralmbahn seit 1996 geschaffen.

Chronologie des Jahrhundertprojekts

1991: Die TU Graz führt mit der **„Südostspangenstudie“** eine erste Studie über die Verbindung Wien – Klagenfurt durch

2008: Offizieller **Baustart** der Hauptabschnitte

2010: Beginn der **Tunnelvortriebe** beim Koralmtunnel

2020: Finaler **Durchschlag** des Koralmtunnels

2023–2025: Testbetrieb und Probefahrten

14. Dezember 2025: Fahrplanwechsel und **Start des regulären Personenverkehrs**

Nachhaltig gebaut

Ein Projekt dieser Dimension bietet auch ein großes Forschungs- und Versuchsfeld. In Kooperation mit technischen Universitäten wurden unterschiedlichste Bauverfahren getestet. Bei den Bauarbeiten setzte man auf umweltfreundliche Technologien, innovative Logistik und ressourcenschonende Maßnahmen. So wurde etwa Ausbruchmaterial über Förderbänder abtransportiert und wiederverwertet, zum Beispiel als Zuschlagstoff für den Beton der Tunnelschalen oder für Bahndämme. Anlieferungen und Abtransporte wurden wann immer möglich per Bahn erledigt, um Lkw-Fahrten zu vermeiden. Für die durch den Bau versiegelten Flächen wurden ökologische Ausgleichsflächen geschaffen.

Kommunikation auf Schiene

Eine neue Dimension erreichte auch die Kommunikation rund um das Projekt. „Wir haben wirklich alles unternommen, um das Verständnis und die Akzeptanz der Anrainer:innen zu gewinnen“, sagt Klaus Schneider. Gelungen ist dies zum Beispiel durch eigene Bürgerforen, Infowelten, Ausstellungen oder die stark nachgefragten Baustellenbesichtigungen. „Es gibt wohl kaum Anwohner:innen, die während der Bauphase nicht zumindest ein Mal vor Ort waren“, vermutet er.

Europa vernetzt sich über die Koralmbahn

Die Koralmbahn ist nicht als isoliertes nationales Infrastrukturprojekt zu sehen. Sie ist Teil der neuen Südstrecke, der modernsten Trasse Österreichs. Als Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors zählt diese wiederum zu den bedeutendsten Infrastrukturprojekten Europas. Dieser verbindet wichtige Seehäfen im Norden und Süden Europas mit den aufstrebenden Industrieräumen in Mitteleuropa und gilt als eine der Hauptschlagadern unserer Wirtschaft. So stärkt die Achse Wirtschaftsströme zwischen Polen, Tschechien, Österreich, Italien und auch dem Balkan.

Das nächste Puzzleteil in diesem Kontext ist bereits in Planung: Der Ausbau einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Frohnleiten und Graz soll langfristig die Fahrzeit weiter verkürzen und ausreichend Kapazitäten entlang der Südstrecke sicherstellen. Nach dem Großprojekt ist also vor dem Großprojekt – und die Bahnfahrer:innen dürfen sich auch in Zukunft auf „eisenbahnhistorische“ Momente freuen. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB9, LB21, LB24, LB91



FEIERLAUNE. Auf die Reden des offiziellen Festakts folgten musikalische Liveacts



DANKESWORTE. Für 27 Jahre erfolgreiche Projektleitung bedankte sich ÖBB CEO Andreas Matthä bei Klaus Schneider

Eröffnung KORALM-BAHN 12.12.2025

Fulminanter Festakt

ZWEI STÄDTE, EIN FEST. Tausende Besucher:innen feierten gemeinsam mit den ÖBB die Eröffnung des Jahrhundertprojekts Koralmbahn in Graz und Klagenfurt.



FESTTAGSTRACHT. Kärntner:innen und Steirer:innen haben zur feierlichen Eröffnung ihre Tracht ausgeführt





PUNKTLANDUNG. ÖBB Holding-CFO Manuela Waldner kann gemeinsam mit dem Team stolz sein auf die punktgenaue Einhaltung der Kosten



ZUGTAUFE. Bundespräsident Alexander Van der Bellen und ÖBB CEO Andreas Matthä bei der Taufe des Koralmjets



KOMFORTABEL. Neue Strecke, neue Züge – ÖBB Personenverkehr-Vorständin Sabine Stock freut sich über das Upgrade für die Railjets





MITTENDRIN. Großer Andrang auf dem Klagenfurter Hauptbahnhof vor der Ankunft des Premierenzuges



ZUGGESPRÄCHE. ÖBB CEO Matthä, Bundeskanzler Stocker, Vizekanzler Babler und Bundespräsident Van der Bellen bei der Premierenfahrt



GUTE FAHRT. Bundesminister Hanke mit dem diensthabenden Zugbegleiter kurz vor der Eröffnungsfahrt



TEAMWORK. Johann Pluy, Silvia Angelo und Judith Engel aus dem ÖBB INFRA-Vorstand feierten den erfolgreichen Abschluss des INFRA-Megaprojekts





AUFGEBOT. Die hochrangigen nationalen und internationalen politischen Vertreter:innen bei der offiziellen Eröffnung

Durchgetaktet – regional, national, international

NEUE VERBINDUNGEN. Seit Eröffnung der Koralmbahn geht es mit hohem Tempo in den Süden. Aber auch die inneralpinen Regionen werden abgeholt: Das neue Interregio-Konzept vernetzt die großen Bahnhöfe und sichert die Anbindung an die West- und Südstrecke.



Einmal alles neu: Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und des neuen Interregio-Angebots musste ein neues Fahrplankonzept für die Südstrecke entwickelt werden – ein Konzept, das für viele Jahre funktioniert und alle Regionen abholt. Das Ergebnis: 30 Prozent mehr Angebot im Fernverkehr mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Zu den größten Neuerungen zählt die RJX-Verbindung Graz – Klagenfurt mit einer Fahrzeit von nur 41 Minuten. Die Reisezeit zwischen Wien und Klagenfurt verkürzt sich um 45 Minuten. Tagsüber geht es alle 30 Minuten direkt von Wien nach Graz. Aber auch Italien rückt näher: Ziele wie Venedig (07:10 statt 07:40 Stunden) und Triest (06:38 statt 09:18 Stunden) sind von Wien aus deutlich schneller erreichbar.

Die geplante Eröffnung des Semmering-Basistunnels im Dezember 2029 wird weitere und noch schnellere Verbindungen auf der Südstrecke eröffnen. „Mit dem ausgeweiteten Fernverkehr haben wir das größte und beste Taktangebot. Niemand fährt so oft in den Süden wie die ÖBB“, fasst es ÖBB CEO Andreas Matthä zusammen.

Anschluss an den integrierten Taktfahrplan

Damit bieten die ÖBB österreichweit ein dichtes Netz und abgestimmte Anschlüsse an den integrierten Taktfahrplan. Ziel dieses Systems ist eine klare, verlässliche Struktur: Züge fahren regelmäßig zur gleichen Minute, Anschlüsse greifen ineinander und Reisen werden planbarer. Für Fahrgäste bedeutet das mehr Komfort bei der Planung und bessere Umsteigemöglichkeiten im gesamten Netz. Die Weststrecke und mit Eröffnung der Koralmbahn nun auch die Südstrecke bilden das Rückgrat des nationalen und internationalen Fernverkehrs. Ein leistungsfähiges Netz braucht jedoch mehr als nur Hauptachsen – es braucht Verbindungen, die auch die Regionen dazwischen erschließen.

Bahnbrechende Verbindungen

Die fünf großen IR-Linien **Ennstal, Pyhrn, Aichfeld, Pinzgau** und **Mur-Drau** vernetzen nicht nur den inneralpinen Raum im Stunden- bzw. Zweistundentakt, sie sichern auch die **Anbindung an die West- und Südstrecke.**

Die Geburtsstunde des Interregio

Genau hier setzt das moderne Interregio-Konzept an. Durch die neue Streckenführung über die Koralmbahn werden zentrale Fernverkehrsströme umgelenkt: Regionen südlich von Bruck an der Mur, etwa rund um den Neumarkter Sattel, wären ohne ein zusätzliches Angebot weniger direkt angebunden. Die Antwort darauf ist das Interregio-Liniennetz für den inneralpinen Bahnverkehr, ein Konzept, an dem zehn Jahre gefeilt wurde. Der Interregio (IR) ist die optimale Verknüpfung der neuen >

Mit dem **Fahrplanwechsel 2025** haben die ÖBB ihr **Angebot im Fernverkehr um rund 30 Prozent erhöht.**



UPGRADE. Neue ergonomische Sitze, hochwertige Holzoptik, größere Klapptische und optimierte Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen sind nur einige der Neuerungen in den modernisierten Railjets

Ein Netz, das alle abholt

Seit dem 14. Dezember fahren Interregio-Züge im 1- bzw. 2-Stunden-Takt etwa zwischen Graz und Linz, Graz und Innsbruck sowie Graz und Maribor.



Streckenführung mit den Regionen abseits der West- und Südstrecke. Er ist das Bindeglied, das den inneralpinen Raum erschließt und ein Taktverkehr, der für alle da ist: Anwohner:innen, Tourist:innen, Pendler:innen.

IR-Züge zählen zum Fernverkehr – Sitzplätze können reserviert werden, an Bord gibt es eine Snack-Zone und die Tarife entsprechen dem Fernverkehr, gleichzeitig erfüllen sie eine wichtige regionale Funktion. Ihre Haltemuster orientieren sich stärker an den Bedürfnissen der Regionen und ersetzen teilweise sogar bestehende Nahverkehrsverbindungen.

Bindeglied im Alpenraum

Fünf große IR-Linien vernetzen den inneralpinen Raum im Stunden- bzw. Zweistundentakt: IR Ennstal, IR Pyhrn, IR Aichfeld, IR Pinzgau, IR Mur-Drau. Obwohl Tirol nicht direkt an der Koralmbahn liegt, bringt das neue Interregio-Netz sogar auch hier spürbare Verbesserungen: mehr Komfort, kürzere Reisezeiten und eine attraktive Alternative zum Auto – ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende in der Region.

Durch die IR-Linie „Ennstal" gibt es zwischen Innsbruck und Graz künftig sieben Direktverbindungen pro Tag und Richtung im Zweistundenrhythmus – bisher waren es täglich nur zwei. Die Züge fahren auf der bekannten Strecke über das Ennstal, Bischofshofen und Zell am See nach Wörgl und weiter nach Innsbruck. Für Fahrgäste aus dem Bezirk Kitzbühel gibt es damit zusätzliche Direktverbindungen nach Innsbruck. Durch den IR „Pinzgau", der zwischen Wörgl und Salzburg zeitlich versetzt zweistündlich ebenfalls durch das Brixental fährt, sowie die S8 (Wörgl – Zell am See) ergibt sich ein dichtes Schienenangebot in der Region mit direkten Anbindungen in drei Landeshauptstädte (Innsbruck, Salzburg und Graz).

Auch auf der Tauernstrecke gibt es viel Neues: Über 100 Jahre lang verkehrten die Züge hier im Zweistundentakt, nun fahren sie im Stundentakt. Seit Mitte Dezember sind Fernverkehrszüge auf der Strecke zwischen Graz und Salzburg über Klagenfurt unterwegs, damit gibt es jede Stunde einen Direktzug zwischen Villach und Salzburg.

Neue Verbindungen für den Nahverkehr im Süden

Im Rahmen des integrierten Taktfahrplans in Kärnten fungieren Spittal-Millstättersee, Villach Hbf, Klagenfurt Hbf und St. Paul im Lavanttal als zentrale Knotenpunkte, die Nah- und Fernverkehr nahtlos miteinander verbinden. In der Steiermark werden mit der neuen S1 (Mürzzuschlag – Bruck/Mur – Spielfeld) die bisherigen Linien S1, S5 und S9 zusammengeführt. Damit entstehen durch-

Im ÖBB Personenverkehr läuft bis 2030 ein **Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro** mit über 330 neuen, modernen Zügen.



INTERREGIO-LINIEN. Ab 2028 wird der Railjet M modernsten Fernverkehrskomfort bieten

gehende, umsteigefreie Verbindungen im Stundentakt auf der Nord-Süd-Achse durch Graz; zwischen Frohnleiten, Graz und Leibnitz sogar halbstündlich, und das auch an Wochenenden. Die Züge der Salzkammergutbahn werden zusätzlich bis nach Selzthal verlängert und bringen dadurch Verbesserungen im steirischen Nahverkehrsnetz.

Neue Züge für den inneralpinen Verkehr

Im Personenverkehr läuft bis 2030 ein Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro mit über 330 neuen, modernen Zügen. Auf den inneralpinen Strecken sind aktuell größtenteils Interregio-Züge vom Typ Desiro ML unterwegs. Die 27 barrierefreien Triebzüge bieten einen 1.-Klasse-Bereich, WLAN, einen Fahrrad- und Mehrzweckbereich und eine Snack-Zone mit Trolley-Service. Ab 2028 werden dann neue Fernverkehrszüge auf den IR-Linien eingesetzt: Der Railjet M ist auf Basis der international bewährten Mireo-Plattform entwickelt, aber komplett neu konstruiert und auf den inneralpinen Verkehr ausgelegt; er bietet modernsten Fernverkehrskomfort. Die ÖBB haben dafür 31 Garnituren bei Siemens Mobility bestellt.

Upgrade für die Railjets

Mit der Eröffnung der Koralmbahn feierte auch der erste upgegradete Railjet seinen Einsatz auf Schiene. Ob Familien mit Kinderwagen, Geschäftsreisende mit Laptop, Radreisende mit Rucksack oder Tourist:innen mit großen Koffern: Die modernisierten, barrierefreien Garnituren sind für alle Bedürfnisse gerüstet, inklusive barrierefreiem Zugang, Rollstuhlplätzen und praktischen Fahrradabstellmöglichkeiten. Im Zuge des Upgrades werden die alten Sitze der bestehenden Railjets in der ersten und zweiten Klasse gegen neue getauscht, die Sitze in der Businessclass werden erneuert. Die Modernisierung umfasst außerdem Fußstützen, Haltegriffe sowie größere Klapptische. Das Design der Innenausstattung passt sich an das Look & Feel des Railjets der neuen Generation an und zeichnet sich durch eine moderne Holzoptik und durchgehende Rückenlehnen an den Sitzen für mehr Privatsphäre aus. Ein verbessertes Fahrgastinformationssystem und optimierte Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen sorgen für noch mehr Komfort auf der Reise. Bis 2031 wird die bestehende Railjet-Flotte auf diesen Standard gebracht.

Neues am Tauern

Die Tauernstrecke ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung und damit eine **Hauptachse des Alpentransits.** Über 100 Jahre lang verkehrten die Züge auf der Tauernstrecke im Zweistundentakt, nun fahren sie im Stundentakt.

Ein verbindliches Angebot

Das Ergebnis all dieser Maßnahmen ist weit mehr als ein dichteres und besser vernetztes Bahnangebot: Es ist ein spürbarer Fortschritt für die Mobilität in ganz Österreich. Mit dem Fernverkehr im Stundentakt auf der Tauernstrecke nach Kärnten, neuen IR-Verbindungen im inneralpinen Raum und internationalen Linien, die Österreich noch enger mit Europa verknüpfen, entsteht ein Netz, das Menschen und Orte näher zusammenbringt als je zuvor. Der neue Fahrplan stärkt nicht nur die großen Verkehrsachsen in den Süden und Westen, sondern verbindet auch die Menschen in entlegeneren Regionen und Tälern. Die ÖBB schaffen damit ein Angebot, das es den Menschen heute wie morgen leicht macht, auf die Mobilität der Zukunft zu setzen: nachhaltig, entspannt, mit Tempo und Komfort. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite **LB21, LB24**

Fit für den Wettbewerb

TRANSFORMATION. Wettbewerb, steigende Kosten und technologische Entwicklungen stellen Bahnunternehmen vor neue Herausforderungen. Die ÖBB handeln: Mit einem Wettbewerbsprogramm werden Prozesse verbessert und Kostenstrukturen überprüft.



Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich merklich verschärft. Steigende Kosten und intensiver Wettbewerb setzen Unternehmen branchenübergreifend unter Druck. Gleichzeitig verändern Digitalisierung und neue technische Möglichkeiten bestehende Geschäftsmodelle und Marktstrukturen. Gefragt sind mehr Flexibilität, schnellere Reaktionsfähigkeit und resiliente Organisationen.

Auch im Mobilitätssektor ist diese Entwicklung deutlich spürbar. Während die Nachfrage nach klimafreundlichen Verkehrsmitteln wächst, nimmt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern weiter zu. Besonders stark betroffen ist der Güterverkehr: Die anhaltende industrielle Schwäche führt zu sinkenden Transportvolumina und erhöhtem Preisdruck. Hinzu kommen strukturelle Verwerfungen auf dem Agrarmarkt, die unter anderem durch veränderte Handelsströme zu signifikanten Rückgängen der Frachtmengen führten. Gleichzeitig beeinträchtigt eine hohe Baustellenaktivität auf zentralen Korridoren – insbesondere in Deutschland, aber auch in Österreich, etwa auf dem Tauernkorridor – die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Denn Baustellen bedeuten auch weiträumige Umleitungen und damit höhere Kosten.

In Summe verstärken diese Faktoren bestehende strukturelle Wettbewerbsnachteile im Schienengüterverkehr – nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße.

Zukunftsfit mit Compete

Für die ÖBB ergibt sich daraus ein klarer Handlungsauftrag: Prozesse und Strukturen müssen konsequent weiterentwickelt und auf Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet werden. Denn als integrierter Mobilitäts- und Logistikkonzern sind die Veränderungen gleichzeitig in nahezu allen Bereichen wahrnehmbar. Um auch in einem zunehmend dynamischen Marktumfeld verlässlich agieren zu können, müssen daher Kostenstrukturen regelmäßig überprüft, Abläufe optimiert und vorhandene Ressourcen möglichst effizient eingesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund haben die ÖBB im Frühjahr 2025 das konzernweite Programm „Compete“ gestartet. Es umfasst eine Vielzahl an Arbeitspaketen mit maßgeschneiderten Maßnahmen, die rund 300 Millionen Euro an Einsparungen pro Jahr bringen sollen.

Eine zentrale Rolle bei der Maßnahmenentwicklung spielten die Mitarbeiter:innen, die mit ihrer Erfahrung aus dem täglichen Betrieb konkrete und >

Was ist Compete?

Compete ist das 2025 gestartete, **konzernweite Wettbewerbsprogramm der ÖBB.** Es bündelt zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung von Prozessen, Strukturen und Kosten. Ziel ist es, die **Wettbewerbsfähigkeit** zu stärken, **Synergien** zu nutzen und **Einsparungen** von rund 300 Millionen Euro jährlich zu erzielen.

»Wer erfolgreich sein will, muss **agieren und nicht reagieren.«**

MANUELA WALDNER, CFO

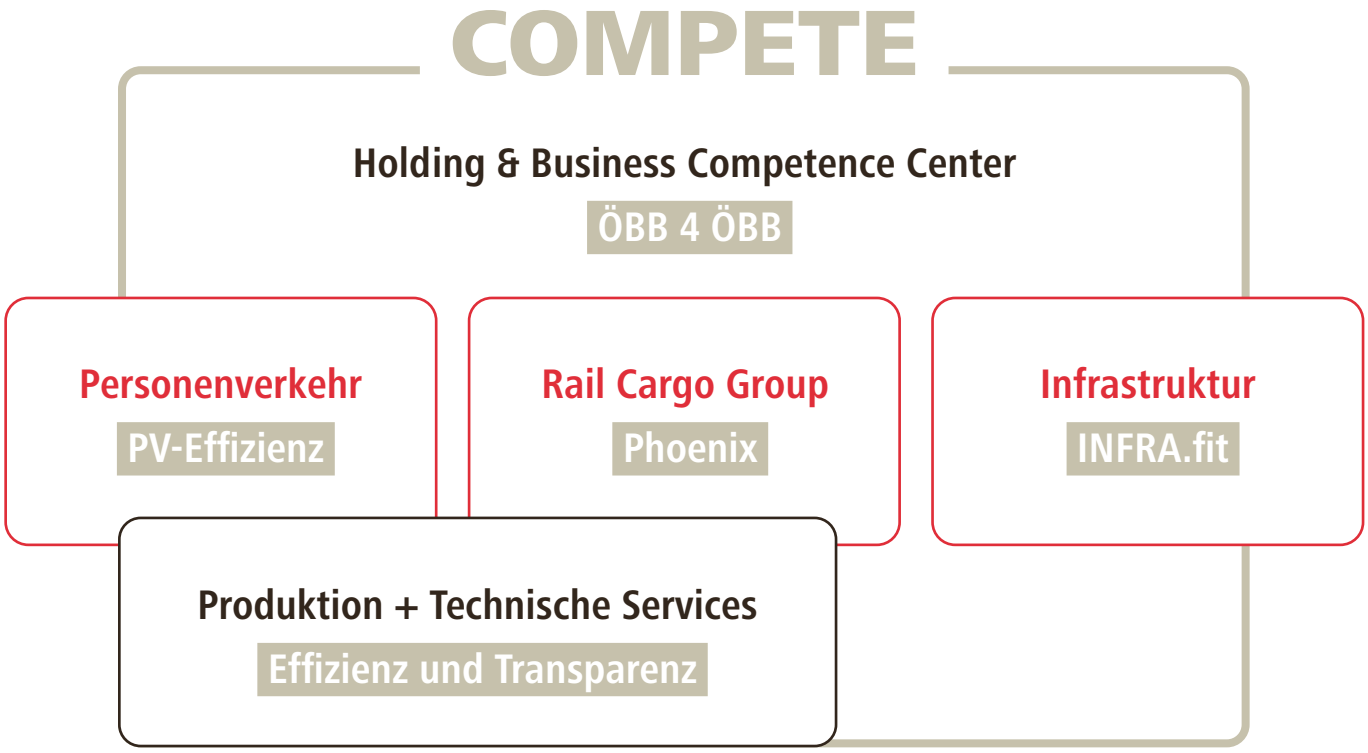




PRAKTISCH. Bei Compete bringen Mitarbeiter:innen ihre Erfahrung aus dem Betriebsalltag ein und entwickeln konkrete, umsetzbare Verbesserungen. So ermöglichen verbesserte Wartungsabläufe beim Schiebetritt massive Einsparungen

Konzernweites Wettbewerbsprogramm

Unter dem Dach von Compete haben die ÖBB Gesellschaften ihre Maßnahmen zur Erreichung der Einsparungsziele definiert.



operationalisierbare Verbesserungsvorschläge einbrachten. Gleichzeitig wurde berücksichtigt, dass die verschiedenen Gesellschaften der ÖBB mit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen konfrontiert sind. Mit der Umsetzung erster Maßnahmen wurde teilweise bereits 2025 begonnen. Denn, so Programm-Schirmherrin und ÖBB Finanzvorständin Manuela Waldner: „Wer erfolgreich sein will, muss agieren und nicht reagieren." Als übergreifendes Programm nimmt Compete dabei eine koordinierende und steuernde Rolle ein: Fortschritte und Maßnahmen werden regelmäßig auf Vorstandsebene abgestimmt und weiterentwickelt.

Sicherheit und Qualität haben weiterhin Vorrang

Sicherheit und Qualität bleiben weiterhin unumstößliche Prioritäten. Sie sind Kernleistungswerte und damit Basis für die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB. Auch operative Leistungen sollen nicht geschmälert werden. Die Zahl der geplanten Neuaufnahmen von rund 4.100 Mitarbeiter:innen pro Jahr bleibt konstant, speziell im betrieblichen Dienst suchen die ÖBB neue Mitarbeitende.

Effizienz im Personenverkehr

Im Personenverkehr wächst seit Jahren die Nachfrage, zugleich steigen die Erwartungen an Qualität, Komfort und Zuverlässigkeit. Parallel dazu nehmen Kostendruck und Wettbewerb zu. Nationale wie internationale Anbieter bemühen sich mehr und mehr vor allem um Verbindungen mit einer hohen Fahrgastfrequenz.

Damit die ÖBB wettbewerbsfähig bleiben und gleichzeitig die Versorgung Österreichs mit einem attraktiven Mobilitätsangebot sicherstellen können, ist es notwendig, Leistungen wirtschaftlich und organisatorisch noch präziser vorzubereiten. Unter dem Titel „PV-Effizienz" konzentriert die ÖBB-Personenverkehr AG (PV) dabei ihre Maßnahmen auf eine ideal abgestimmte Nutzung von Fahrzeugflotten, optimierte Wartungsprozesse sowie die Weiterentwicklung von Vertriebs- und Serviceangeboten.
Ein wichtiger Faktor ist die Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Je besser Wartung, Ersatzteilmanagement und Einsatzplanung aufeinander abgestimmt sind, desto stabiler funktioniert der Betrieb. Gleichzeitig ermöglichen digitale Systeme eine exaktere Koordination von Umläufen und eine bessere Abstimmung zwischen Fahrzeugverfügbarkeit und Fahrplanangebot.

Effizienz bedeutet für den PV daher nicht weniger Angebot, sondern die Optimierung des Einsatzes sämtlicher Ressourcen – mit dem Ziel, Fahrgästen wie Bestellern weiterhin ein zuverlässiges und attraktives Mobilitätsangebot zu bieten.



HERAUSFORDERUNG. Ein Ziel von Compete ist es, die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene langfristig zu verdoppeln

Infrastruktur: arbeiten an der Bahn von morgen

Auch die ÖBB-Infrastruktur AG (Infra) arbeitet intensiv an der Bahn von morgen und hat sich zum Ziel gesetzt, langfristig die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene zu verdoppeln. Im Zentrum stehen dabei folgende Prioritäten: der Bestand, die Qualität und die Stabilität des Systems. Der Rahmenplan 2025 bis 2030 sieht Investitionen von rund 20 Milliarden Euro vor – trotz des Beitrags zur Budgetkonsolidierung ein weiterhin hohes Niveau.

Prozesse stehen im Fokus

Mit „INFRA.fit" setzt die Infra gezielt bei Effizienz und Steuerung an. Im Fokus stehen die Optimierung von Prozessen, kürzere Bauzeiten und ein effizienter Ressourceneinsatz, um die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb möglichst gering zu halten. Ziel ist eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Mittel, die nachhaltige Verbesserung der Kosteneffizienz und gleichzeitig die Sicherstellung einer verlässlichen Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr.

Optimierung im gesamten Konzern

Die Holding und das Business Competence Center (BCC) arbeiten im Teilprojekt „ÖBB 4 ÖBB" daran, Verwaltungskosten zu reduzieren, Governance-Prozesse zu vereinfachen und die Leistungen des BCC als konzerninterner Servicedienstleister stärker an den spezifischen Anforderungen der Teilkonzerne auszurichten. So wurden für zentrale Services unterschiedliche Servicelevels eingeführt, um das Leistungsangebot flexibler zu gestalten.

Bei den Gesellschaften Technische Services (TS) und Produktion (PR) laufen die Maßnahmen im Programm „Effizienz und Transparenz" zusammen. Während sich die TS darauf fokussiert, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu erhöhen, geht es in der PR vor allem darum, Umläufe zu optimieren, Stehzeiten zu reduzieren und wettbewerbsfähig produzieren zu können. Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist die Reduktion des Energieaufwands.

Die Werkstätten der TS liefern ein besonders anschauliches Beispiel, welchen Beitrag vermeintlich kleine Maßnahmen leisten können. Für die Wartung eines Schiebetritts – dabei handelt es sich um eine bewegliche Einstiegshilfe – mussten früher mehrere Arbeitsschritte nacheinander durchgeführt werden. Durch eine Neuorganisation der Abläufe, die von den Mitarbeiter:innen vorgeschlagen wurde, konnte der Prozess merklich beschleunigt und eine Einsparung von rund zwei Millionen Euro pro Jahr erzielt werden.



INTENSIVER WETTBEWERB. Im Güterverkehr treten die ÖBB gegen andere Bahnlogistiker an und müssen sich auch gegenüber der Straße behaupten

Rail Cargo Group besonders gefordert

Besonders anspruchsvoll ist die Situation im Güterverkehr. Hier steht die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) nicht nur im Wettbewerb mit anderen Bahnlogistikern, sondern vor allem auch mit dem Straßengüterverkehr. Gleichzeitig befindet sich die Industrie in weiten Teilen Europas seit 2023 in einer konjunkturellen Schwächephase – mit unmittelbaren Folgen für die Nachfrage nach Transportleistungen auf der Schiene. Folglich hat sich der Wettbewerb zwischen den Logistikunternehmen in den letzten Jahren sukzessive verschärft, da in einem schrumpfenden Markt mehr Anbieter um geringere Transportvolumina konkurrieren. Zusätzlichen Druck hat die Entwicklung der Energiepreise und die intensive Bautätigkeit an der Bahninfrastruktur in Europa gebracht.

Darüber hinaus bestehen strukturelle Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern, die den Wettbewerb zusätzlich beeinflussen. Während Bahnunternehmen vergleichsweise hohe Infrastrukturentgelte bezahlen und häufig mit unterschiedlichen technischen und regulatorischen Vorgaben in den europäischen Ländern arbeiten müssen, sind grenzüberschreitende Transporte auf der Straße in ihrer Herstellung erheblich einfacher organisiert. Hinzu kommt, dass der Lkw-Verkehr nicht für die externen Aufwände wie Stau- oder Unfallkosten, die er verursacht, aufkommt.

Trendumkehr mit Phoenix

Diese Rahmenbedingungen tragen dazu bei, dass der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene in vielen Bereichen besonders intensiv ist – mit entsprechenden Auswirkungen auf das Ergebnis 2025. Belastend wirkten vor allem Entwicklungen im Agrarbereich: Insbesondere veränderte internationale Handelsströme führten dort zu einem deutlichen Rückgang der nachgefragten Transporte. Die schmerzhaften Folgen: Die Rail Cargo Group hat 2025 ihr Ergebnis deutlich verfehlt.

Als strategische Antwort auf die schwierige Marktsituation im europäischen Güterverkehr hat die RCG in ihrem Programm „Phoenix“ zehn Arbeitspakete definiert, die unterschiedliche Bereiche der Organisation – sowohl national als auch international – betreffen.

Ein marktseitiger Schwerpunkt liegt auf der Überprüfung des aktuellen Produktportfolios. Im momentanen Wettbewerbsumfeld mit der Straße nicht profitabel betreibbare Verbindungen werden eingestellt oder neu organisiert, während erfolgreiche Relationen weiterentwickelt werden.

Aufwandsseitig ist unter anderem eine Optimierung der Zukaufleistungen erforderlich. So können etwa Transportleistungen, die in Kooperation mit Partnerunternehmen erfolgen, aufgrund der derzeitigen Mengenentwicklung internalisiert und wieder im Unternehmen selbst durchgeführt werden. Vergleichbares gilt auch für IT-Entwicklungsleistungen. Durch eine Neuaufstellung der Organisation soll ein Angebot von Leistungen mit hoher Qualität und gleichzeitig wettbewerbsfähigen Kosten möglich sein. Innovation und Digitalisierung spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Moderne IT-Systeme erlauben eine genauere Kon-

Schiene vs. Straße – kein fairer Wettbewerb

Der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene wird oft nur über Transportpreise wahrgenommen. Tatsächlich gibt es aber strukturelle Unterschiede, die zu einer ungleichen Wettbewerbssituation führen:

Kostenstruktur

- Die gesamte Bahninfrastruktur in der EU ist mautpflichtig. Die EU gibt in ihrer Direct-Cost-Verordnung Vorgaben für die Mindesthöhe der Schienenmaut. Zumindest die direkt durch eine Zugfahrt verursachten Infrastrukturkosten müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Schienenmaut gedeckt werden.
- Im Gegensatz dazu gibt es keine flächendeckenden standardisierten Vorgaben für die Lkw-Maut in der EU, sondern nur Höchstgrenzen für deren Berechnung im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie. Dementsprechend sind viele (auch hochrangige) Straßen für Lkw kostenlos oder sehr günstig nutzbar.

Grenzüberschreitender Verkehr

- Lkw können weitgehend ohne technische Barrieren über Grenzen fahren – auch Personalwechsel an der Grenze sind im Gegensatz zum Bahnverkehr nicht erforderlich.
- Im Bahnverkehr bestehen weiterhin unterschiedliche technische und regulatorische Normen, z. B. in puncto Geschwindigkeit und Gewicht der Züge, Spurweite, Strom- und Signalsysteme.

Externe Kosten

- Studien zeigen, dass der Lkw sechsmal höhere externe Kosten durch Stau, Luftverschmutzung oder Unfälle verursacht als die Bahn.
- Diese Kosten werden jedoch nur teilweise in den Transportpreisen abgebildet.

zeption von Transportketten, eine bessere Auslastung von Kapazitäten und eine effizientere Kommunikation mit Kunden.

Zeitgleich arbeitet die RCG daran, ihre Produktpalette weiterzuentwickeln und neue Marktpotenziale zu erschließen. Ein wichtiger Hebel dabei sind multimodale Logistiklösungen, bei denen Straße und Schiene intelligent miteinander kombiniert werden. Besonders die sogenannte erste und letzte Meile – also der Transport vom Werkstor bis zum Gleisanschluss und retour – spielt dabei eine entscheidende Rolle. Solche Lösungen erleichtern es Unternehmen, ihre Transporte auf die Schiene zu verlagern und gleichzeitig flexibel in bestehende Lieferketten zu integrieren.



VERANTWORTUNG. Mit Compete treiben die ÖBB die Bahn von morgen voran

Nachhaltige Wirkung

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg des Wettbewerbsprogramms ist die nachhaltige Qualität der umgesetzten Maßnahmen, das heißt ihre langfristige Wirkung anstelle von Einmaleffekten. Denn gerade strukturelle Maßnahmen entfalten ihre volle Stärke erst in den kommenden Jahren.

Die Devise lautet daher: konsequente Umsetzung. Ziel ist eine Trendumkehr, um Schritt für Schritt wieder in die Richtung von schwarzen Zahlen zu kommen. Dazu braucht es zum einen eine Wirtschaft, die wieder anspringt, und zum anderen den vollen Fokus auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Umsetzung ist auf Schiene

Denn profitabler Güterverkehr ist nicht nur für uns als ÖBB notwendig, er ist auch für das Erreichen unsere Klimaziele essenziell. Damit setzt die RCG ein klares Signal: Die Anpassung an die veränderten Marktbedingungen hat bereits begonnen.
Gleiches gilt für den gesamten Konzern. Die ambitionierten Programme und die Vielzahl an Maßnahmen in den Teilgesellschaften sowie in der Holding und im Business Competence Center belegen, wie ernst die ÖBB ihre Verantwortung als größter Mobilitäts- und Logistikdienstleister Österreichs wahrnehmen und ihre Organisation konsequent weiterentwickeln. Dabei zeigt sich, dass Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit vor allem durch das Zusammenspiel vieler Verbesserungen entstehen – in Prozessen, Technologien sowie in Arbeitsweisen und durch das gemeinsame Ziel der Mitarbeiter:innen. So schaffen die ÖBB die Grundlage dafür, auch in Zukunft Menschen und Güter zuverlässig auf der Schiene zu bewegen.

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite **LB6**

»Unser Credo: wettbewerbsfähige Qualität«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Manuela Waldner über ein bewegtes Jahr 2025 und einen klaren Fokus auf eine Zukunft mit noch höherer Effizienz und kontinuierlich steigender Wettbewerbsfähigkeit.



MANUELA WALDNER UND ANDREAS MATTHÄ. Das Vorstandsteam der ÖBB-

Herr Matthä, 40 Jahre wurde an der neuen Koralmbahn gearbeitet. Jetzt ist sie fertig. Wie fühlt sich das an?
ANDREAS MATTHÄ: Richtig gut! Die Koralmbahn hat mich tatsächlich mein gesamtes Berufsleben begleitet. Am Beginn wurde sie als unrealistisches und kostspieliges Projekt angezweifelt und war auch umstritten. Jetzt wurde aus dieser Vision schließlich Wirklichkeit. Die Koralmbahn ist ein einzigartiges Jahrhundertprojekt: Sie lässt eine Region aufblühen, verbindet Menschen und ist Motor für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt – nicht nur im Süden Österreichs, sondern weit darüber hinaus.

Mit der Koralmbahn haben die ÖBB ihr Angebot massiv erhöht. Wie kann man sich das vorstellen?
MATTHÄ: Durch die Koralmbahn werden die Verkehrsströme in den Süden neu geregelt und massiv erweitert. Bis Dezember 2025 gab es zehn tägliche Verbindungen zwischen Klagenfurt und Wien, mit dem Fahrplanwechsel wurde auf 26 tägliche Verbindungen ausgebaut. Auch zwischen Graz und Wien fahren wir mit 33 Verbindungen pro Tag viel öfter, zusätzlich gibt es nun 20 tägliche Verbindungen auf der Tauernbahn zwischen Villach und Salzburg. Mit dem neuen Interregio-Angebot kommt man zusätzlich inneralpin – also vom Süden in den Westen – besser und öfter voran. Somit bieten wir als ÖBB aktuell 30 Prozent mehr Fernverkehr an als noch vor einem Jahr.

Was ist die bisherige Bilanz der Koralmbahn?
MATTHÄ: Die Koralmbahn ist bereits vom Start weg ein voller Erfolg. Die Menschen freuen sich spürbar über diese neue Strecke und nutzen sie ausgiebig. Noch im Dezember und über die Weihnachtsfeiertage sind viele einfach nur mal auf einen Kaffee oder einen Spaziergang zum Uhrturm nach Graz oder zum Wörthersee nach Klagenfurt gefahren. Warum auch nicht – dauert ja weniger als eine Dreiviertelstunde. Derzeit pendelt sich die Nachfrage auf rund 7.000 Fahrgäste pro Tag ein. Schauen wir mal, wie es sich weiterentwickelt – aber ich bin sehr zuversichtlich.

Die Deutsche Bahn beginnt nach Jahrzehnten massiv in die Bahninfrastruktur zu investieren. Damit gibt es viele Baustellen. Das wird sich auch wieder auf die Pünktlichkeit der ÖBB auswirken. Wie wollen Sie dem begegnen?
MATTHÄ: Grundsätzlich ist es positiv, wenn die deutsche Bahninfrastruktur modernisiert wird. Es ist ja bekannt, dass der überwiegende Anteil unserer Verspätungen ihren Ursprung in unseren Nachbarländern – wie Deutschland – hat und zu uns hineingetragen wird. Durch die deutschen Instandsetzungsarbeiten erhoffe ich mir langfristig Verbesserungen für unsere Pünktlichkeit. Kurzfristig tut es natürlich weh, wenn uns grenznahe Streckensperren zu großräumigen Umleitungsverkehren zwingen. Besonders im massiv unter Druck stehenden Güterverkehr sind die zusätzlichen Kosten durch diese Umleitungen enorm. Wir arbeiten jedenfalls eng mit der DB InfraGO zusammen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Wie stand es generell mit der Pünktlichkeit im vergangenen Jahr?
MATTHÄ: 2025 war für die ÖBB in puncto Pünktlichkeit ein Jahr mit Licht und Schatten. Insgesamt konnten wir ein stabiles Niveau halten. Der Fernverkehr erreichte eine Pünktlichkeit von



Holding AG in einem neuen Cityjet Doppelstock, geparkt in der neu errichteten Servicehalle der ÖBB Technische Services in Wien-Floridsdorf

81,6 Prozent, was angesichts der zahlreichen Verspätungen aus den Nachbarländern nicht schlecht ist. Gleichzeitig sehen wir klar, wo es noch Verbesserungsbedarf gibt, im Nahverkehr lagen wir mit 94,8 Prozent knapp unter unserem Ziel. Auch wenn die ÖBB mit rund 94 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas zählen, reicht uns das nicht. Wir wollen hier besser werden. Deshalb investieren wir konsequent in moderne Infrastruktur, neue Züge und bessere Abläufe.

Frau Waldner, die Rail Cargo Group hat das Ergebnis der ÖBB 2025 stark beeinflusst. Was ist passiert? Und geht es 2026 in diese Richtung weiter?

MANUELA WALDNER: Auch 2025 haben die Auswirkungen der längsten industriellen Rezession den Güterverkehr mitten ins Herz getroffen, denn die Nachfrage nach Gütertransporten blieb schwach. Die Rail Cargo Group (RCG) steht noch mehr im Wettbewerb mit dem Lkw. Wir sehen deutlich, dass bei den Transportarten, die in besonderer Konkurrenz zur Straße stehen – Einzelwagenverkehr und Intermodalverkehre –, die Ergebnislücken besonders groß sind. Daher haben wir im Geschäftsjahr 2025 ein Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit aufgesetzt und jeden Bereich genau durchleuchtet. Jetzt geht es an die Umsetzung: Schritt für Schritt muss sich die RCG nachhaltig aus der Krise herausarbeiten. Schlecht laufende Produkte werden eingestellt, bestimmte Transporte wieder selbst abgewickelt und interne Synergien und Effizienzen gehoben.

Muss man sich damit abfinden, dass der Güterverkehr auf der Schiene einfach weniger wird, oder gibt es Möglichkeiten, das wieder zu drehen?

WALDNER: Wir finden uns sicher nicht damit ab: Unser erklärtes Ziel ist die vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Das ist die einzige Möglichkeit, Klimaziele sowie Wirtschafts- und damit Transportwachstum zu vereinen. Wir sind in Österreich mit 28 Prozent Modalanteil europäischer Musterschüler. In Europa liegt der Wert nur bei 18 Prozent. Unser hoher Anteil ist der Effekt von jahrzehntelanger nachhaltiger Verkehrspolitik und einem klaren Bekenntnis zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Güterverkehr findet aber primär international statt, also können wir nur gemeinsam handeln: Wir setzen uns für ein europaweit einheitliches Schienennetz und faire Rahmenbedingungen ein, die alle Verkehrsträger gleich behandeln. Wir brauchen einheitliche europäische Eisenbahnstandards und langfristige Finanzierungspläne – auch hier sind wir in Österreich Vorreiter. Wir setzen daher auf Innovation, Digitalisierung und Erweiterung des Produktportfolios, um neue Märkte zu erschließen und Kunden den Umstieg auf die Schiene leichter zu machen. Ein entscheidender Hebel dabei sind beispielsweise multimodale Logistiklösungen inklusive der ersten und letzten Meile – also vom Werkstor bis zum Gleis. >

»Wir investieren konsequent in **moderne Infrastruktur, neue Züge und bessere Abläufe.«**

ANDREAS MATTHÄ, CEO

Was würde ein weiterer Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene für die Klimaziele bedeuten?
WALDNER: In den letzten Jahrzehnten ist der Transportmarkt in Österreich auf der Straße jedes Jahr um durchschnittlich 2,5 Prozent pro Jahr gewachsen – der Schienengüterverkehr hat in der gleichen Zeit nur um circa 1,3 Prozent jährlich zugelegt. Wenn es so weitergeht, sind die Klimaziele also nicht erreichbar. Wir hätten mit dem Schienengüterverkehr einen großen Hebel für die Reduktion klimaschädlicher Emissionen in der Hand: Der Transportsektor ist für rund 10 Prozent der gesamten CO_2-Emissionen verantwortlich, wobei Transporte auf der Schiene im Vergleich zur Straße rund 30-mal weniger CO_2 verursachen. Dieses Potenzial kann aber nur dann wirksam werden, wenn wir die tatsächlichen Kosten der unterschiedlichen Verkehrsträger berücksichtigen: Denn die externen, volkswirtschaftlichen Kosten von Lkw-Transporten – etwa durch Staus, Lärm, Unfälle oder Umweltbelastungen – sind rund sechsmal so hoch wie jene der Bahn. Diese Kosten werden aber größtenteils von der Allgemeinheit getragen.

Österreich muss sparen. Müssen auch die ÖBB kürzertreten?
WALDNER: Es ist kein Geheimnis, dass überall gespart werden muss, auch die ÖBB haben im Rahmen der Budgetkonsolidierung des Bundes eine Reduzierung der Infrastrukturinvestitionen von 3 Milliarden Euro bis 2030 zu stemmen.

Sie haben 2025 ein Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Namen „Compete“ definiert. Was dürfen wir uns darunter vorstellen und wozu dient es?
WALDNER: Das ist korrekt. Die generell schlechte Wirtschaftslage und der steigende Wettbewerb machen es auch in unserem Haus notwendig, dass wir unsere operativen Kosten reduzieren. Konkret um 300 Millionen Euro jährlich, mit dem Ziel, ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Player auf dem europäischen Mobilitätsmarkt zu sein. Wir verschlanken Abläufe, reduzieren Kosten, digitalisieren Prozesse und halten gleichzeitig Qualität sowie Zuverlässigkeit hoch. Es ist gut und vernünftig, dass wir jetzt interne Kosten, Strukturen und Prozesse entsprechend fit für die Zukunft machen.

»Automatisierung, Digitalisierung und KI sind längst in unserem Arbeitsalltag angekommen.« **MANUELA WALDNER, CFO**



DAS VORSTANDSTEAM DER ÖBB-HOLDING AG im konstruktiven Dialog, um

Stichwort Wettbewerbsfähigkeit: Der Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr steigt. Was ist die Strategie der ÖBB, um weiterhin Nummer eins zu bleiben?
MATTHÄ: Wir stehen heute schon in weiten Bereichen in Konkurrenz zu anderen Mitbewerbern oder auch anderen Verkehrsträgern. Wichtig ist, dass wir erstens unsere Fahrgäste noch klarer im Fokus haben. Um auch zukünftig konkurrenzfähig zu bleiben, konzentrieren wir uns darüber hinaus auf Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – unsere Kernleistungen, die nicht zur Diskussion stehen dürfen. Im Personenverkehr haben wir bis 2030 ein Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro am Laufen – für über 330 neue, moderne Züge. Und wir bieten als einziges Mobilitätsunternehmen österreichweit ein dichtes Netz und abgestimmte Anschlüsse an den integrierten Taktfahrplan.

WALDNER: Schauen wir der Realität ins Auge. Wir sind im Wettbewerb mit anderen Schienengüterverkehrsunternehmen, aber besonders macht uns der Lkw Konkurrenz. Die Straße produziert um 60 Prozent der Kosten, die auf der Schiene anfallen. Nur über den Preis können wir im Wettbewerb hier nicht gewinnen. Wir müssen also mehr anbieten: flexiblere Lösungen, internationale Standortpräsenz und effiziente Verbindungen wie unsere TransFERs direkt von und zu den großen internationalen Wirtschaftszentren und Häfen. Im Januar 2026 haben wir daher zwei neue konventionelle TransFER-Verbindungen implementiert, nämlich Duisburg – Rotterdam und Salzburg – Offenbach. Und wir müssen an den Stellschrauben drehen, die wir selbst in der Hand haben. Äußere Rahmenbedingungen können wir nur zum Teil beeinflussen. Unser Credo lautet: wettbewerbsfähige Qualität.



die Herausforderungen der kontinuierlichen Veränderung proaktiv anzugehen

Was ist damit gemeint? Wenn wir die Qualität liefern, die wir uns vorgenommen haben, dann hilft uns das, eine profitable Kostenstruktur zu erreichen – Qualität und Kosten gehen Hand in Hand.

Die ÖBB wachsen auch im süddeutschen Raum. Sie haben eine große Ausschreibung rund um Arverio gewonnen. Was war dafür entscheidend und wie passt das in die Gesamtstrategie?

WALDNER: Durch die Akquisition von Arverio in Deutschland konnten wir unsere Präsenz im deutschen Regionalverkehr aufbauen. Deutschland ist der größte Bahnmarkt Europas und bietet langfristig stabile Verkehrsverträge im Regionalverkehr. Durch Arverio erhalten die ÖBB direkten Zugang zu bestehenden Netzen, Personal und Know-how vor Ort. Darüber hinaus erhielt Arverio Baden-Württemberg im August 2025 den wichtigen Zuschlag für das Netz 35b, der fünf Linien und in der finalen Ausbaustufe bis zu 10,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr bringt. Dies ist ein Beweis für den Erfolg von Arverio in Deutschland und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit und die strategische Position der ÖBB auf dem europäischen Mobilitätsmarkt.

Auch in Österreich arbeiten die ÖBB täglich an ihrer Modernisierung. Wie schreitet die Digitalisierung voran?

WALDNER: Automatisierung, Digitalisierung und KI sind längst in unserem Arbeitsalltag angekommen. Wir sehen sie als Hebel, um Komplexität zu reduzieren, Effizienz zu steigern und unser Unternehmen zukunftsfit aufzustellen. So haben wir nach intensiver Vorbereitung etwas sehr Großes geschafft, nämlich die Cloud-Migration unseres ERP-Systems. Unser Anspruch ist es, technologisch am Puls der Zeit zu sein und sämtliche Cloud-Funktionalitäten nutzen zu können. Ein zweites Beispiel ist die Digitalisierung des Zugfahrtmanagements – etwa indem wir die Buchfahrpläne, die unterjährig zehnmal aktualisiert werden, digital zu den Kolleg:innen auf die Fahrzeuge bringen. Das vereinfacht Abläufe und senkt zudem Kosten. Mit Blick in die weitere Zukunft schauen wir uns Use-Cases für autonomes Fahren an. Und wir beschäftigen uns mit dem Einsatz von KI im Bereich der Predictive Maintainance.

Trotz Sparkurs – die ÖBB wachsen und haben pensionsbedingte Abgänge. Heißt: Die ÖBB suchen auch dieses Jahr wieder 4.100 neue Mitarbeiter:innen?

MATTHÄ: Um den Personalbedarf zu decken setzen wir neben klassischen Recruitinginstrumenten auch auf innovative Ansätze über soziale Medien oder etwa das konzerninterne Jobanbahner:innen-Programm. Dass diese Maßnahmen wirken, zeigt sich deutlich: Im Jahr 2025 verzeichneten wir einen Rekord von 140.000 Bewerbungen, 20.000 mehr als im Jahr davor. Wir haben uns in den vergangenen Jahren zum viertbeliebtesten Arbeitgeber hochgearbeitet – das zeigt natürlich die Strahlkraft der ÖBB und freut uns ganz besonders.

Nachgefragt

Die ÖBB Vorstände im **Video-Interview** finden Sie online unter **bericht.oebb.at**

2026 sehen viele als ein Jahr der großen Veränderungen. Wo stehen die ÖBB am Ende dieses Jahres? Können Sie uns da eine erste Einschätzung geben?

WALDNER: Ziel ist eine Trendumkehr im Güterverkehr. Das kann nur gelingen, wenn sich die Wirtschaft wieder erholt und wir uns voll auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit fokussieren.

MATTHÄ: Dafür setzen wir uns klare Prioritäten: Wir stemmen durch die neue Koralmbahn eine der größten Fahrplanausweitungen unserer Geschichte. Im Sinne unseres obersten Anspruchs, die Kund:innen zufriedenzustellen, muss sich das betrieblich im heurigen Jahr gut einspielen. Parallel dazu gilt es, die Basis für ein gesundes Wachstum zu sichern. Das heißt, dass wir unsere internen Kosten und Prozesse auf Vordermann bringen und unseren Expansionskurs fortsetzen.

Vielen Dank für dieses Gespräch!

Neue Flotte



Railjet der neuen Generation (RJnG)
Infos unter
bericht.oebb.at/2025/zuege



Corporate Governance

Corporate Governance Bericht*

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

Anmerkungen

– Bei den Ausführungen zu den Mitgliedern der Geschäftsleitungen und der Überwachungsorgane erfolgt keine Anführung akademischer Titel. Alle angegebenen Daten beziehen sich grundsätzlich auf den 31.12. des Berichtsjahres.

– Den Kapitalvertreter:innen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB Konzernunternehmen (ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und Dienstnehmer:innen von ÖBB Konzernunternehmen) gebührt eine jährlich festgelegte Vergütung sowie ein Sitzungsgeld. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrats Bundesbeamtinnen oder -beamte bzw. Vertragsbedienstete des Bundes sind, werden deren Vergütungen (ausgenommen Sitzungsgelder) auf das Konto des Bundesministeriums, dem diese angehören, überwiesen. Dies betraf im Berichtsjahr Frau Cornelia Breuß in ihren Funktionen in den Überwachungsorganen der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG, ab 01.03.2025. Die Vergütungen (ausgenommen Sitzungsgelder) wurden auf das Konto des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur überwiesen. Die Belegschaftsvertreter:innen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung.
  Die Auszahlungen der Vergütungen und Sitzungsgelder für das Geschäftsjahr 2025 erfolgen bereits laufend quartalsweise, wobei die Beschlüsse hierüber rückwirkend in den ordentlichen Haupt- und Generalversammlungen 2026 für das vorangegangene Geschäftsjahr gefasst werden. In den ordentlichen Haupt- und Generalversammlungen im Berichtsjahr wurde Folgendes festgelegt:

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

  Über die Vergütungen einschließlich der Sitzungsgelder hinaus erhalten Mitglieder eines Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen entsprechenden Nachweis ersetzt.

– Die Vergütung der Unternehmensleitung beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt grundsätzlich im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2025 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2024. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.

– Grundsätzlich nehmen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen mit eigenen Anstellungsverträgen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil und es wird eine Unfallversicherung für den Versicherungsfall des Todes oder der dauernden Invalidität gewährt.

– In der Geschäftsordnung für die Geschäftsleitung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit der Geschäftsleitung geregelt. Darüber hinaus enthält die Geschäftsordnung Berichts- und Informationspflichten für die Geschäftsleitung. Die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat enthält eine Auflistung jener Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat oder seiner Ausschüsse bedürfen. Dazu zählen auch wichtige Geschäftsfälle der Tochter- und Enkelgesellschaften.

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht.
Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter **konzern.oebb.at/cg2025** verfügbar.

Genderaspekte

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern. Im ÖBB Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter:innen. Informationen zu Vorgaben und Maßnahmen hinsichtlich Gleichbehandlung, Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion im ÖBB Konzern finden sich im Konzernlagebericht Kapitel *E.3. Soziale Information* im Unterkapitel *„S1 Arbeitskräfte des Unternehmens".*

Entsprechenserklärung / Abweichungen

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

- Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG hat die WS Service GmbH den B-PCGK nicht implementiert. Dies insbesondere deshalb, da bei der WS Service GmbH die analoge Anwendung der „Governance-Struktur" des Minderheitsgesellschafters vereinbart wurde.

- In einzelnen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria kann aufgrund nicht gegebener Anteilsmehrheit (keine Zustimmung der / des Miteigentümer/s) der B-PCGK nicht umgesetzt werden.

- Für alle Konzerngesellschaften besteht eine D&O-Managementhaftpflichtversicherung für die Geschäftsleitung und Überwachungsorgane. Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet (C-Regel 8.3.3.1), da dieses Konzept in Österreich beziehungsweise im deutschsprachigen Raum aufgrund der Risikobewertung kaum existent ist. Infolge des begrenzten Versicherungsschutzanbietermarktes wäre dies schwer umsetzbar und würde zu zusätzlichen Prämienaufwendungen / Kosten für den Konzern führen.

- Hinsichtlich der variablen Gehaltsbestandteile wurde 2024 beschlossen, dass außerordentliche Effekte, die sich aus sachlichen Gründen ergeben haben, wie insbesondere das Sturmtief Anett, bei der Beurteilung der Zielerreichung für das Jahr 2024 berücksichtigt werden können.

- Bei ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. und ÖBB-Technische Services-GmbH war der Aufsichtsrat zum Stichtag 31.12.2025 nicht paritätisch mit Männern und Frauen im Sinne der C-Regel 11.2.1.2 besetzt.

- Bei Österreichische Postbus AG hat ein Mitglied (entschuldigt) an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats nicht teilgenommen (C-Regel 11.2.2.3).

- Die C-Regel 11.6.6, wonach ein Mitglied des Überwachungsorgans nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseigner:innenversammlung sein soll, wird außer in der ÖBB-Holding AG nicht erfüllt, da eine solche Personalunion aktienrechtlich zulässig ist und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument darstellt. In diesem Sinne sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafter:innenversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands- / Geschäftsführungsmitglieder beziehungsweise Prokurist:innen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

Externe Überprüfung des Berichts

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

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

ÖBB-Holding AG

Vorstand

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2027
Manuela Waldner	1980	01.07.2023	30.06.2028

Keine externen Aufsichtsratsmandate oder vergleichbaren Funktionen.

Geschäftsverteilung

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

Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

Vergütung der Unternehmensleitung (in TEUR)

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Andreas Matthä	532	173	706
Manuela Waldner	469*	191	660

* Es besteht eine Vereinbarung, dass 10 Prozent der Fixbezüge an eine Pensionskasse einbezahlt werden.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name und Funktion	Geburtsjahr	Erstbestellung / Erstentsendung	Ende Funktionsperiode
Brigitte Ederer Vorsitzende	1956	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2030
Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden bis 30.05.2025	1961	29.06.2015	30.05.2025
Gerhard Starsich Erster Stellvertreter der Vorsitzenden ab 16.06.2025	1960	30.05.2025	ordentliche Hauptversammlung 2030
Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden bis 30.05.2025	1964	16.03.2020	30.05.2025
Nicolas Perrin Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden ab 16.06.2025	1959	30.05.2025	ordentliche Hauptversammlung 2030
Elfriede Baumann	1955	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2030
Cornelia Breuß	1976	01.10.2024	ordentliche Hauptversammlung 2030
Markus Himmelbauer	1972	28.05.2020	30.05.2025
Angela Köppl	1960	28.05.2020	30.05.2025
Cattina Leitner	1962	09.02.2018	30.05.2025
Matthias Moser	1980	30.05.2025	ordentliche Hauptversammlung 2030
Beatrix Praeceptor	1967	30.05.2025	ordentliche Hauptversammlung 2030
Peter Walder-Wintersteiner	1983	30.05.2025	ordentliche Hauptversammlung 2030
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971	01.12.2011	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Robert Hofmann Belegschaftsvertreter	1979	26.11.2024	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976	10.04.2017	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964	25.04.2006	Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:
Elfriede Baumann (Vorsitzende)
Kurt Weinberger (Stellvertreter der Vorsitzenden bis 30.05.2025)
Gerhard Starsich (Stellvertreter der Vorsitzenden ab 16.06.2025)
Brigitte Ederer
Herbert Kasser (bis 30.05.2025)
Peter Walder-Wintersteiner (ab 16.06.2025)
Roman Hebenstreit (Belegschaftsvertreter)
Andreas Martinsich (Belegschaftsvertreter)

Anzahl Sitzungen:
Aufsichtsrat (Sitzungen und Klausuren): 10
(5 ordentliche, 5 außerordentliche, 2 Klausuren / Workshops)
Präsidium: 6
Prüfungsausschuss: 2

Neue Flotte



Railjet Doppelstock
Infos unter
bericht.oebb.at/2025/zuege

Konzernlagebericht

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB Konzern"). Dieser ist gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellen und wird unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht. Der Konzernabschluss zum 31.12.2025 wurde gemäß § 245a (2) UGB erstellt – in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB") verabschiedeten International Financial Accounting Standards („IFRS / IAS"), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC") sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC"), die zum 31.12.2025 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren.

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

A. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

A.1. Bericht über den Geschäftsverlauf

Struktur und Beteiligungen

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG"). Sie ist als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich.

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100 % von der Republik Österreich gehalten. Die Anteilsrechte werden vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) ausgeübt.

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an den drei Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Personenverkehr AG"), Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (fortan „Rail Cargo Austria AG") und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG"). Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB Infrastruktur genannt. Weiters sind die folgenden Tochtergesellschaften zu erwähnen: Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services). Sie ist insbesondere in den Bereichen Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen tätig. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Werbeaktivitäten. Nach Außen ist sie für die Vermarktung aller ÖBB Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften durch, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB Konzern.

Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG sind die Ausübung der Anteilsrechte an den Tochtergesellschaften und zugleich die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB Konzerns. Das beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Darüber hinaus ist die ÖBB-Holding AG für die Sicherstellung aller Maßnahmen für den konzerninternen Personalausgleich verantwortlich. ESRS 2.SBM-1.40.a

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr ist Österreichs führender Mobilitätsdienstleister auf der Schiene und dem Busmarkt. Er ist für die Konzeption und die Umsetzung des Angebots zuständig. Gemeinsam mit der Tochter Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (fortan „Österreichische Postbus AG") koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

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

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

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur betreibt in Österreich die Schieneninfrastruktur sowie 1.110 Personenbahnhöfe und Haltestellen. Die Immobilien werden von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbh (fortan „ÖBB-Immobilienmanagement GmbH), einer 100 %-igen Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG verwaltet.

Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Wirtschaftsentwicklung

Österreichs Wirtschaft durchlebte das Jahr 2025 in einem Zustand zwischen Optimismus und Befürchtung. Zwar kam es entgegen den ursprünglichen Erwartungen nicht zu einem erneuten BIP-Rückgang. Ein weiteres Rezessionsjahr nach 2023 und 2024 konnte vermieden werden. Mit einem Plus von lediglich 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr war das BIP-Wachstum nach den Abschwüngen der Vorjahre dennoch äußerst verhalten.[1]

Positive Impulse kamen einmal mehr vom Privatkonsum, wenngleich angesichts der hohen Inflation deutlich gedämpfter als im Vorjahr. Auch die Stimmung in der Bauwirtschaft drehte im Laufe des Jahres langsam ins Plus. Verantwortlich dafür war nach Auslaufen der sogenannten KIM-Verordnung und einem rückläufigen Zinsniveau erstmals auch wieder der Hochbau.[2] Die Industrie dürfte ebenfalls die Talsohle durchschritten haben, die Produktion legte erstmals nach zwei Jahren wieder zu. Die Wertschöpfung war allerdings angesichts hoher Vorleistungskosten und schwacher Exportentwicklung mit einem Minus von 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr ein weiteres Jahr in Folge rückläufig.[3] In der zweiten Jahreshälfte hat sich der Ausblick angesichts rückläufiger Aufträge wieder eingetrübt.

Sorgenkind blieb die im Vergleich zum Euroraum deutlich erhöhte Inflationsrate. Während im Euroraum nach mehreren Zinssenkungen der Notenbank das 2 %-Ziel erreicht wurde, betrug die Inflation in Österreich auch 2025 noch 3,6 %. Verantwortlich dafür waren vor allem gestiegene Netzentgelte für Energie sowie die Preise beschäftigungsintensiver Dienstleistungen. Die hohe Inflation wirkt jedenfalls dämpfend auf Österreichs Wettbewerbsfähigkeit. Auch der Ausblick auf 2026 bleibt mit einem prognostizierten BIP-Wachstum von lediglich 1,2 % verhalten.

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten des ÖBB Konzerns 2024 bis 2026
(Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %, real)

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2024	2025	2026	2024	2025	2026
Welt	3,3	3,2	3,1	3,0	3,4	2,9
Eurozone	0,9	1,3	1,2	-3,1	1,5	0,6
Österreich	-0,7	0,5	1,2	-4,7	2,0	0,1
Ungarn	0,6	0,3	2,0	-3,8	-3,6	3,3
Deutschland	-0,5	0,2	0,7	-4,6	-1,3	0,6
Italien	0,5	0,5	0,6	-3,9	-0,7	0,7
Rumänien	0,9	1,6	2,0	-1,7	-0,1	2,9
Tschechien	1,1	2,5	2,0	-1,0	0,9	2,6
Slowenien	1,6	0,7	2,7	-1,1	1,1	3,3
Bulgarien	2,7	3,3	3,3	-3,7	-7,4	2,0
Kroatien	3,9	3,2	2,5	-2,4	2,6	0,9
Slowakei	1,9	0,8	1,8	-0,3	-2,8	1,2
Polen	3,0	3,4	3,5	0,8	1,5	2,7
Griechenland	2,3	2,0	2,1	5,2	0,4	3,2
Serbien	3,9	2,4	3,6	-	-	-

Quellen: EU Kommission, Eurostat, Oxford Economics, WIFO, IWF.

Selbiges gilt auch für das globale und europäische Umfeld. Ersteres gibt zwar Anlass zur Hoffnung. So haben sich die Weltwirtschaft und insbesondere der Welthandel bereits bisher als erstaunlich robust gegenüber dem Wirrwarr rund um die US-Zölle und entsprechende Gegenmaßnahmen einzelner Staaten bzw. der EU erwiesen. Die Entwicklung des globalen Containerumschlages verlief insgesamt stabil. In Europa am es in der zweiten Jahreshälfte 2025 zu einem Einbruch. Dieser war jedoch wohl vor allem Vorzieheffekten angesichs der Trump'schen Ausrufung des sogenannten „Liberation Days" geschuldet. Mit Jahresende erholte sich der Containerumschlag über Europas Nordhäfen wieder.[4] Auch die Containertransportpreise verzeichneten keine besonderen Ausschläge.[5]

[1] WIFO.
[2] WIFO.
[3] Oxford Economics.
[4] RWI / ISL.
[5] Trading Economics.

Allerdings dürfte die Inflation in den USA als Folge der Zölle ab kommendem Jahr steigen, womit sich insbesondere die Perspektive für die Nachfrage und damit verbunden die europäische Außenwirtschaft weiter verschlechtern könnte.[6]

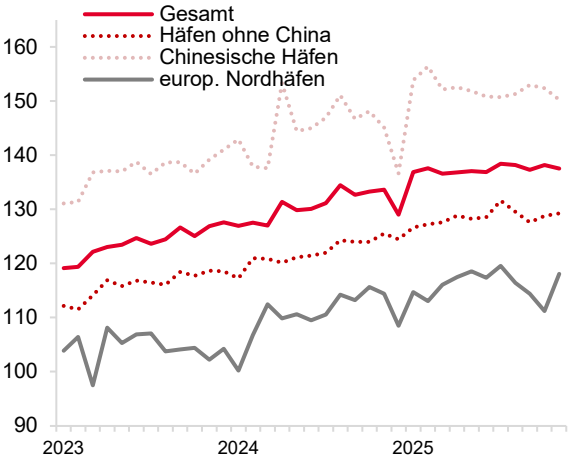
Das Wachstum in Europa erfolgte 2025 entlang zweier unterschiedlicher Pfade. Während die großen Volkswirtschaften der Eurozone – Deutschland, Frankreich und Italien – eher stagnierten, verlief die Entwicklung vor allem in Osteuropa deutlich dynamischer. Insgesamt legte das EU-weite BIP um 1,4 %, jenes der Eurozone um 1,3 % zu. Das Wachstum der Eurozone war angesichts der Konjunkturschwäche in den Kernländern insbesondere durch das überproportionale Wachstum Irlands getrieben.[7] Hier schlagen vor allem Direktinvestitionen US-amerikanischer Technologie- und Pharmakonzerne zu Buche, die Irland weiterhin als Hub in die EU nutzen.

Die europäische Industrie konnte im Jahr 2025 nach Überwindung der Energie- und Lieferkettenkrise erneut über keine positiven Impulse von außen bauen. Die US-Zollpolitik führt neben einer Verteuerung europäischer Produkte für den US-Markt auch zu einem verschärften Wettbewerb mit China. Wie schon in der ersten Regierungsperiode unter Trump lenkt China seine Überschüsse, insbesondere an Stahl, in Teilen wieder in die EU. Die EU hat entsprechend mit Einfuhrzöllen auf chinesische Waren, insbesondere Elektroautos und Stahl reagiert, mit dem Ziel, einem möglichen Stahlpreisverfall wie im Jahr 2019 entgegenzuwirken.[8]

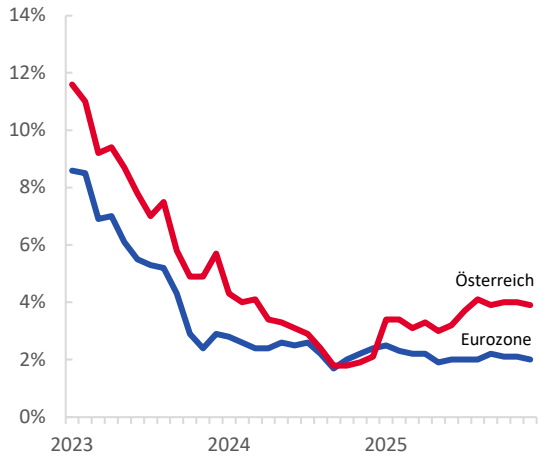
Gleichzeitig leiden die europäische Wirtschaft und Industrie weiterhin unter Strukturproblemen. Dazu zählen vor allem ein Mangel an Innovationen sowie hohe Kosten und Abhängigkeiten bei zentralen Technologien und Rohstoffen. Diese lassen sich nicht auf einen Schlag mit Fördermitteln lösen, wie die jüngsten Beispiele teurer Fehlallokationen bei Technologien von Batterien und Photovoltaik bis hin zu Elektrofahrzeugen zeigen.

Entwicklung von Containerumschlag und Inflation

Containerumschlag großer Seehäfen
RWI-ISL-Index 2015 = 100



Inflation
monatlich in % im Vergleich zu Vorjahresmonat



Quellen: RWI (Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung) / ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), Eurostat.

Als Folge der Wachstumsschwäche Europas und der „America-First"-Haltung der USA bahnt sich unaufhaltsam eine neue Weltordnung an. China entkoppelt sich zunehmend vom Westen, indem es auf neue Absatzmärkte in Asien und industrielle Eigenständigkeit setzt. Dies reduziert einerseits den Bedarf an Technologieimporten und damit auch Handelspotenziale für europäische Unternehmen. Anderseits macht der Shift in der Absatzstrategie weg von Konsumgütern hin zu höherwertigen Vorleistungsgütern chinesische Produkte in vielen Lieferketten unverzichtbar.[9]

Der Ausblick auf das Jahr 2026 ist daher aus EU-Sicht weiterhin verhalten. Insbesondere die US-Zollpolitik und die zunehmend aggressive US-Außenpolitik sowie die allgemeine geopolitische Unsicherheit bedeuten ein stetes Damoklesschwert. Positive konjunkturelle Impulse könnten hingegen – sofern vorläufig angewendet – vom Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten kommen, das zum Jahresbeginn 2026 nach jahrelangen Verhandlungen vom EU-Rat beschlossen wurde, sowie von der expansiven Aufrüstungspolitik in Europa.[10]

[6] IHS.
[7] Europäische Kommission.
[8] Handelsblatt.
[9] ZDF; Fokus.
[10] Orf.at, Profil, Europäische Kommission.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Die Konjunkturflaute sowie die Folgen der expansiven Fiskalpolitik der vergangenen Jahre bringen das Budget der öffentlichen Hand unter Druck. Das österreichische Budgetdefizit betrug 2025 4,6 %, die Staatsverschuldung stieg auf 81,8% des BIP.[11] Jedenfalls bis 2027 dürfte das Defizit um die 4 % und damit jenseits der 3 %-Marke der EU-Stabilitätskriterien liegen. Seit 2016 werden die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. 2025 brachte keine Veränderung des europäischen Zinsumfeldes, die EZB hielt den Leitzins über das Gesamtjahr stabil bei 2,15 %. Entsprechend hat sich auch die umlaufgewichtete Durchschnittsrendite der österreichischen Bundesanleihen kaum verändert. Diese lag mit 2,8 % im Bereich des Vorjahres. Die Bonität Österreichs bleibt zwar weiterhin hoch. Angesichts der angespannten Budgetlage haben jedoch mehrere Ratingagenturen ihren Ausblick auf „Negativ" gesenkt.[12]

Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die ÖBB analysieren laufend die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, um für das Unternehmen relevante Entwicklungen zu identifizieren und mitzugestalten. Die Anliegen der ÖBB werden in Form von Positionspapieren und Factsheets an Stakeholder herangetragen und transparent im Intranet dargestellt. Die diesbezügkichen Aktivitäten werden entsprechend der Konzernrichtlinie regelmäßig an Vorstands- und Aufsichtsratsgremien berichtet.

Themenmanagement und Agenda Setting auf nationaler Ebene

Im Geschäftsjahr 2025 haben sich die ÖBB zunächst im Rahmen der Regierungsverhandlungen intensiv für die Sicherung der Finanzierung des Infrastrukturausbaus, für den Beschluss des nächsten Infrastrukturausbauplans „Zielnetz 2040" sowie für bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr eingesetzt. Dieser hatte im abgelaufenen Geschäftsjahr insbesondere durch die Industrierezession mit starkem Mengenrückgang zu kämpfen. Zudem ist der Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit dem Lkw-Transport wirtschaftlich unter hohen Druck geraten. Mit dem Bundesbudget 2025 / 2026 wurde die finanzielle Grundlage für Ausbau und Erhalt der Bahninfrastruktur ebenso wie für bestehende Beihilfen für den Schienengüterverkehr sichergestellt. Zusätzlich konnte die volle Umsetzung des Abfallwirtschaftsgesetzes hinsichtlich Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene gesichert werden. Des Weiteren konnte die Abschöpfung von öffentlichen Förderungen für den Schienengüterverkehr durch interne Verbesserungsmaßnahmen bei der Datenqualität 2025 effizienter gestaltet werden.

Die Themen „Krisenresilienz", „Sicherheit" und „militärische Mobilität" haben 2025 auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene stark an politischer Bedeutung gewonnen. Als wesentlicher Teil der kritischen Infrastruktur des Landes haben sich die ÖBB in Österreich dementsprechend in die Mitgestaltung der Gesetzgebung zu Resilienz kritischer Infrastrukturen und NIS 2 eingebracht. Dafür haben die ÖBB den Dialog mit Bundes- und EU-Stakeholdern über den möglichen Beitrag des Bahnsystems zur Sicherung der militärischen Mobilität in Österreich und Europa aufgenommen.

Einen weiteren Schwerpunkt in der Vertretung von ÖBB Interessen bildete die Umsetzung von EU-Richtlinien auf nationaler Ebene, insbesondere zu den Themen „Energieeffizienz", „Gebäudesanierung" und „Nature Restoration". Weiter forciert wurde der Einsatz für Bürokratieabbau und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (Hochleistungsstreckengesetz, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) sowie für die Modernisierung des Eisenbahnrechts (Eisenbahngesetz, Eisenbahnkreuzungsverordnung).

Ab Februar 2026 stehen mehrjährige Totalsperren von wesentlichen Schienenkorridoren in Deutschland zur Generalsanierung des DB-Schienennetzes bevor. In Vorbereitung darauf wurden ab März 2025 gemeinsam mit Sozialpartnern ein breiter Dialog mit Industrie, Medien und Stakeholdern gestartet. Dazu wurden Dialogveranstaltungen in Oberösterreich, Salzburg und Niederösterreich sowie auf Bundesebene durchgeführt.

Die ÖBB forcieren seit einigen Jahren den Ausbau von erneuerbaren Energieanlagen zur Bahnstromerzeugung, um die Resilienz des Bahnsystems zu stärken und die Abhängigkeit vom Strommarkt zu reduzieren. Zur Unterstützung dieses Ziels bringen sich die ÖBB laufend aktiv bei der Mitgestaltung der relevanten Gesetzgebung ein. Im Jahr 2025 umfasste das insbesondere das Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigungsgesetz (EABG) und das neue Elektrizitätswirtschaftsgesetz (ElWG). Beide Gesetze betreffen sowohl Genehmigungsverfahren für den Energieanlagenausbau als auch die Leistbarkeit von Strom, wobei bisher nur das Elektrizitätswirtschaftsgesetz mit Parlamentsbeschluss im Dezember 2025 abgeschlossen wurde.

[11] WIFO.
[12] OeBFA.

Mitgliedschaften

Wie alle Unternehmen in Österreich sind auch die ÖBB zur Mitgliedschaft in der Wirtschaftskammer verpflichtet. Darüber hinaus bestehen freiwillige Mitgliedschaften in Interessenvertretungen und Fachorganisationen auf österreichischer wie internationaler Ebene. Dazu zählen beispielsweise die Industriellenvereinigung, der Verband der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG), die Zukunftsoffensive Verkehr und Infrastruktur (ZOVI) sowie die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Welt-Eisenbahnverband UIC. Alle Mitgliedschaften sind in einer konzerninternen Datenbank einsehbar. Neue Mitgliedschaften durchlaufen einen Screening-Prozess (Kartellrecht, Compliance Prüfung, Risikoeinschätzung etc.) und müssen ausnahmslos vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen werden.

Themenmanagement auf internationaler Ebene

Die europapolitische Arbeit der ÖBB stand bis Ende 2025 im Zeichen der Vorsitzführung von CEO Andreas Matthä im Europäischen Bahnverband CER. Seine drei Mandatsperioden als Vorsitzender im Zeitraum von 2020 bis 2025 waren durch folgende Schwerpunktsetzung geprägt. Im Fokus standen die Infrastrukturfinanzierung und das europäische Korridormanagement sowie die Forderung nach fairem Wettbewerb zwischen Güterverkehr auf Schiene und Straße. Teil des Themenbouquets war auch der Einsatz für Förderung und mehr europäische Harmonisierung bei digitalen Schlüsseltechnologien wie dem Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystem ERTMS, dem digitalen Kapazitätsmanagement (DCM) und der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Nach Ende seiner – bereits auf einer Ausnahme beruhenden – dritten Amtsperiode übergab Andreas Matthä im Dezember 2025 den CER-Vorsitz an seinen Nachfolger Alain Beroud, CEO der Polnischen Staatsbahn PKP.

In einigen Bereichen konnten durch starke Positionierung von Anliegen des Bahnsektors wesentliche Verbesserungen in europäischen Rechtsmaterien erreicht werden. Dies betrifft insbesondere die Europäischen Passagierrechte und die Kapazitätsverordnung. Mit dieser soll das künftige Kapazitäts- und Verkehrsmanagement der Infrastrukturbetreiber auf den europäischen Korridoren grenzüberschreitend und deutlich effizienter gestaltet werden. Im Güterverkehr waren die prägenden Themen die Diskussion über die ausständigen neuen Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr. Ebenso thematisiert wurden die offene Überarbeitung der Richtlinien zum kombinierten Verkehr und zu höchstzulässigen Abmessungen und Gewichten von Straßenfahrzeugen.

Der gesamte europäische Politikprozess war 2025 vor allem durch die Diskussion über den Umfang und die Schwerpunkte des mehrjährigen Finanzrahmens der EU für die Jahre 2028 bis 2034 geprägt. Der Beitrag der ÖBB zu dieser Diskussion bestand unter anderem in der Präsentation eines finanzpolitischen Essays von ÖBB CEO Andreas Matthä und dem Ökonomen Christian Helmenstein (Economica Institut) mit dem Titel „Wachstum auf Schiene bringen. Europäische Bahninfrastruktur als Strategische Investition“ im Europäischen Parlament. Im Juli 2025 präsentierte die EU-Kommission schließlich ihren Vorschlag für den künftigen mehrjährigen Finanzrahmen mit einem deutlichen Schwerpunkt auf dem Bereich der umfassenden Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit Europas. Unter dem Aspekt der Krisenresilienz und der militärischen Mobilität wurde auch besonderes Augenmerk auf Investitionsprogramme und Fördermöglichkeiten für das europäische Bahnsystem und insbesondere grenzüberschreitende Bahninfrastrukturprojekte gelegt. Das ist als wesentlicher Lobbying-Erfolg des CER im Rahmen des Planungsprozesses für den Finanzrahmen zu sehen.

Neben dem Einsatz für positive europarechtliche Rahmenbedingungen setzten die ÖBB im internationalen Bereich ihr Engagement für die Optimierung des internationalen Schienengüterverkehrs zwischen Europa und Asien fort. Der Dialog mit Stakeholdern im Bereich der Infrastruktur, Verkehrspolitik und Industrie in den Ländern entlang des sogenannten Mittelkorridors (Trans-Caspian International Transport Route – TITR) von China über Kasachstan und Aserbeidschan in die Türkei wurde fortgesetzt. Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Staatsbahn (KTZ) und verkehrspolitischen Stakeholdern in Kasachstan wurde ausgebaut und vertieft. So wurden beispielsweise wechselseitige hochrangige Delegationsbesuche sowie mehrere ÖBB-interne Workshops und Schulungen für Expert:innendelegationen der KTZ zu Arbeitssicherheit (Safety) und Betriebsführungsfragen durchgeführt. Zusätzlich vertieft wurde auch die bestehende langjährige Zusammenarbeit mit der ukrainischen Staatsbahn Ukrzaliznytsia (UZ). Anfang April 2025 fand ein Delegationsbesuch von ÖBB CEO Matthä in Kyiv statt. Weiters wurde im Rahmen eines Kooperationsprojekts von Weltbank, BMF und ÖBB ein Workshop- und Schulungsprogramms für ukrainisches Bahnpersonal entwickelt.

Auswirkungen der Budgetkonsolidierung auf die ÖBB

Im Rahmen der Budgetkonsolidierung durch die österreichische Bundesregierung haben die ÖBB als eines der großen Unternehmen im Staatseigentum im Mai 2025 ein Einsparungsziel von ihrem Eigentümer erhalten. Dieses sah insbesondere Einsparungen im Rahmenplan vor. Insgesamt wurden die Investitionen laut Rahmenplan 2025 bis 2030 um rd. 300,0 bis 500,0 Mio. EUR jährlich gedrosselt. Im Vergleich zum Rekordwert 2024 bleiben sie mit rd. 3,2 Mrd. EUR pro Jahr jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau.

Dieses Einsparungsziel wurde gleichzeitig mit einem klaren Bekenntnis zum Infrastrukturausbau formuliert. Die konsequente Investition in die Instandhaltung der Schiene wird beibehalten, um die hohe Qualität der Schieneninfrastruktur in Österreich sicherzustellen. Nicht zuletzt, weil Investitionen in die Bahninfrastruktur die notwendige Verlagerung von der Straße auf die Schiene bringen und vor allem die ÖBB einen wichtigen Beitrag zur heimischen Wertschöpfung leisten und damit unverzichtbare Konjunkturimpulse setzen.

Marktumfeld

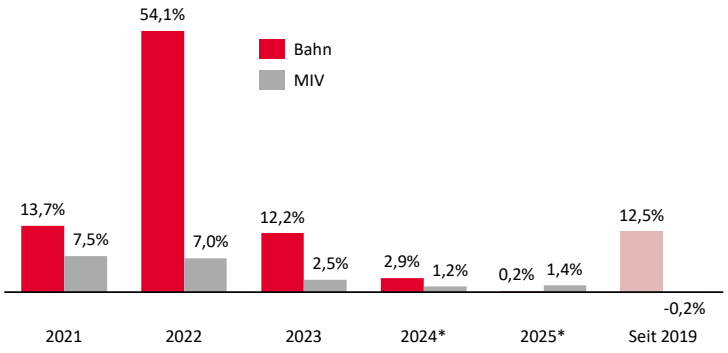
Aufgrund des sich zunehmend verschärfenden Wettbewerbsumfelds, allen voran im Güterverkehr, haben die ÖBB Mitte 2025 ein internes Effizienzprogramm ins Leben gerufen. Ziel ist es, die beeinflussbaren Plankosten konzernweit um 10 % zu senken und den Konzern wettbewerbsfit für die Zukunft aufzustellen. Entsprechend der unterschiedlichen Marktdynamiken und Herausforderungen der Teilkonzerne umfasst das Programm maßgeschneiderte Programme auf Teilkonzernebene, die unter dem Dach der ÖBB-Holding AG zusammengefasst werden. Insgesamt werden konzernweit rd. 300,0 Mio. EUR jährlich eingespart, etwa durch Synergien in den Querschnittsbereichen, die Reduktion von Verwaltungskosten und Sachaufwendungen sowie Prozessoptimierungen und Produktivitätssteigerungen.

Personenverkehr ESRS 2.SBM-1.40.a, f

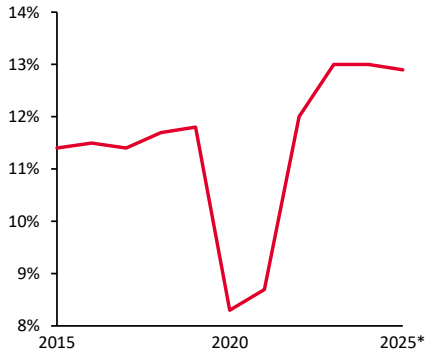
Nach den Verwerfungen der Coronapandemie in den letzten Jahren und einem moderaten Wachstum 2024 folgte 2025 ein weiteres Jahr geringer Dynamik. Nach ersten Schätzungen stagnierte der Bahnpersonenverkehr, der motorisierte Individualverkehr stieg leicht. Dies führte nach einem Jahr der Stagnation das erste Mal seit 2020 zu einem leichten Rückgang des Bahnmodalanteils.

Entwicklung der Personentransportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr und motorisierter Individualverkehr
(Pkm, Änderung zum Vorjahr in %)



Modalanteil der Bahn
(in % am motorisierten Landverkehr in Pkm)



* Vorläufige Schätzung.
Quellen: Europäische Kommission, Statistik Austria, UIC, ÖBB, ASFINAG, eigene Quellen und Berechnungen.

Die Ursachen für die mäßige Entwicklung des Schienenpersonenverkehr sind multifaktoriell. Wegen der Tauernsperre und der erneuten Sperre der neuen Weststrecke waren zwei österreichische Bahnhauptrouten zeitweise nur eingeschränkt nutzbar. Zudem kam es im Bereich des deutschen Ecks zu weiteren Beeinträchtigungen. Wie bereits 2024 war auch im Sommer 2025 ein Teil der Wiener Stammstrecke gesperrt.[13]

[13] Der Standard, OneMobility.

Während die Schiene stagnierte, stieg der motorisierte Individualverkehr auf Basis erster Schätzungen anhand von ASFINAG-Daten wieder etwas an. Die Dynamik der letzten beiden Jahren entsprach dabei etwa der Entwicklung der Vor-Corona-Jahre. [14] Der Motorisierungsgrad ist 2025 ebenfalls zum zweiten Mal in Folge leicht gestiegen.[15]

Auch aus dem Bereich Tourismus bzw. Reiseverkehr gab es nur moderate Impulse für die Schiene – der Flugverkehr ist nur um 2,2 % gestiegen, die Übernachtungszahlen in Österreich entwickelten sich 2025 mit einem Plus von 1,2 % nur zurückhaltend.[16]

Gewachsen ist die Verkehrsleistung der Privatbahnen. Die WESTbahn hat ihr Angebot bereits Ende 2024 weiter Richtung Deutschland ausgebaut und plant im Nachgang zur Eröffnung der Koralmbahn im ersten Halbjahr 2026 weitere Verkehre auf der Südstrecke aufzunehmen.[17]

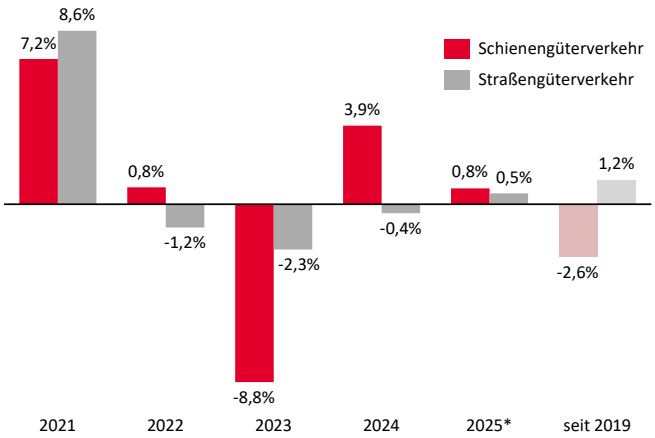
Der Bahnpersonenverkehr entwickelte sich bei den großen europäischen Staatsbahnen generell sehr heterogen. Der Personenverkehr der Deutschen Bahn konnte nach einer verhaltenen Entwicklung 2024 im ersten Halbjahr 2025 wieder im Fern- und Nahverkehr um insgesamt 3,7 % wachsen. Auch die SNCF sowie die SBB wiesen moderate Zuwächse auf. Die FS sowie die ČD konnten den starken Wachstumstrend aus dem Jahr 2024 nicht fortsetzen und wiesen stagnierende bzw. sinkende Fahrgastzahlen auf.[18]

Güterverkehr ESRS 2.SBM-1.40.a, f

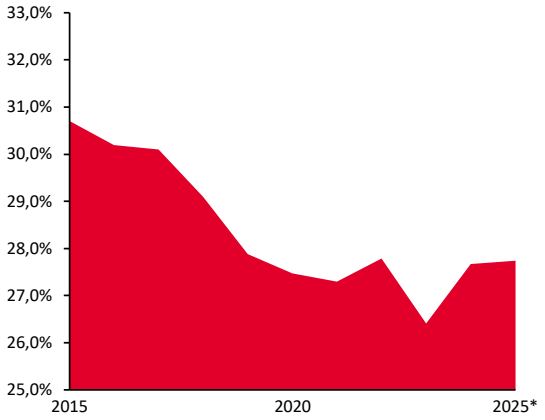
Der Modalanteil der Schiene am österreichischen Güterverkehr hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert. und dürfte 2025 bei 27,7 % zu liegen kommen. Nach einigen Jahren mit fallenden Modalanteilen für die Schiene zwischen 2015 und 2020 bewegt sich der Bahnanteil seither mit Schwankungen auf ähnlichem Niveau seitwärts. Der leichte Anstieg der Transportleistung im Straßen- und Schienengüterverkehr kann als ein Anzeichen der langsamen Konjunkturerholung in Österreich gesehen werden, nachdem die Transportleistung zwischen 2022 und 2024 rückläufig war.[19]

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Schienen- und Straßengüterverkehr
(Netto-tkm, Änderung zum Vorjahr in %)



Modalanteil der Bahn
(in % am Güterverkehr in Netto-tkm)



* Vorläufige Schätzung.
Quellen: Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen.

[14] ASFINAG, eigene Berechnungen.
[15] Statistik Austria, eigene Berechnungen.
[16] Statistik Austria.
[17] Der Standard.
[18] DB, SNCF, SBB, FS, ČD.
[19] Statistik Austria, ASFINAG.

Gemäß dem rezenten Bericht der Schienen-Control lag der Marktanteil der RCA an der produktionellen Schienengütertransportleistung in Österreich 2024 bei 57,3 %. Das bedeutet einen weiteren Rückgang von 0,3 %-Punkten im Vergleich zum Vorjahr.[20]

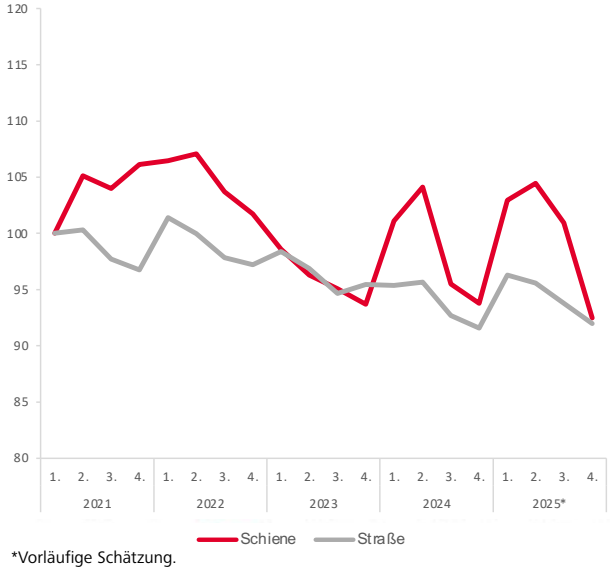
International ist 2025 die Lage im Schienengüterverkehr schwierig. In vielen osteuropäischen Ländern ist die Transportleistung stark rückläufig. Auch in Deutschland und der Schweiz ist die Entwicklung in diesem Jahr negativ. Die Staatsbahnen aus den Nachbarländern wie Deutschland, Italien, der Schweiz, der Slowakei und Tschechien verzeichneten im ersten Halbjahr 2025 Rückgänge in der Transportleistung. Besonders stark sind die Leistungsrückgänge bei DB Cargo, die 16 % weniger transportierte als im ersten Halbjahr 2024.[21] Auch abseits der großen Staatsbahnen stehen einige Schienengüterverkehrsunternehmen stark unter Druck. Das private EVU Helrom musste im Juli 2025 Insolvenz anmelden. Die Wiener Lokalbahnen Cargo wurde vor dem Hintergrund hoher Verluste an die ungarische CER Cargo Group verkauft. Die landeseigene Steiermarkbahn kämpft mit stark zurückgehenden Gütermengen und ist auf der Suche nach einem strategischen Partner.[22]

Der Schienengüterverkehr leidet auch 2025 weiter unter den Baustellen und anderen Einschränkungen bei der Infrastruktur. Wichtige Faktoren in Österreich waren die Sperre der Tauernbahn bis Juni sowie die Sperre der neuen Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten für knapp vier Wochen zwischen Mai und Juni. Das verringert die Kapazität auf den Schienen und erfordert oft teure Umleitungen. In den nächsten Jahren wird die große Generalsanierung in Deutschland auch die österreichischen Güterbahnen beschäftigen. Durch die Sperren der Strecken Passau – Obertraubling und Nürnberg – Regensburg ist der Korridor Linz – Passau – Regensburg – Nürnberg fast das gesamte Jahr 2026 beeinträchtigt. Im darauffolgenden Jahr folgt die Sperre des deutschen Ecks (Rosenheim – Salzburg)[23]. Die Sperre dieser wichtigen Korridore in Richtung Deutschland schränkt die verfügbaren Trassen stark ein, was zu Konflikten zwischen Personen- und Güterverkehr führen wird und erneut großräumige Umleitungen nötig macht.

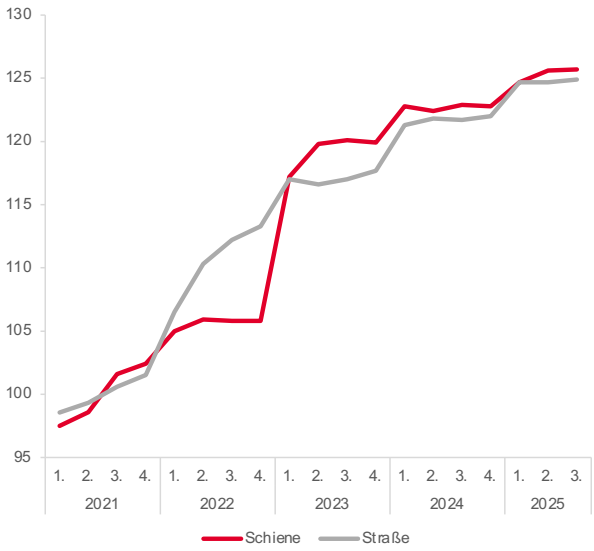
Im harten intermodalen Wettkampf können diese Einschränkungen nachhaltige Verlagerungen von Verkehren auf die Straße bewirken. Doch auch die Transportpreise auf der Straße steigen 2025 weiter an. Während der Dieselpreis gesunken ist, erwarten die Speditionen in vielen EU-Ländern höhere Mautkosten.[24]

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen

Transportleistung Schiene und Straße in Österreich
(Netto-tkm, Index Q1 2021 = 100)



Straßentransportpreise Europa
(Index Q1 2020 = 100)



*Vorläufige Schätzung.
Quellen: Statistik Austria, ASFINAG, Transporeon Insights, eigene Berechnungen.

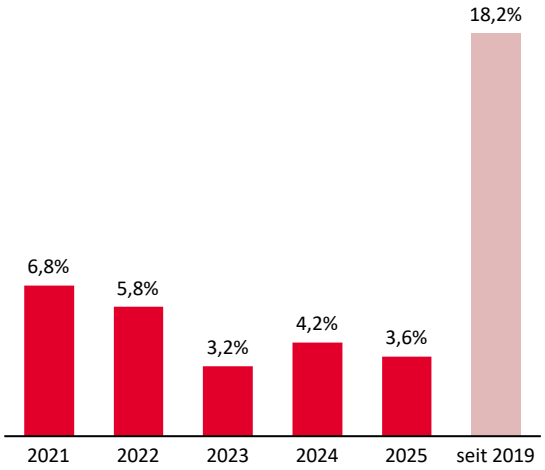
[20] Schienen-Control.
[21] Halbjahresberichte, UIC.
[22] Deutsche Verkehrszeitung, Österreichische Verkehrszeitung, Orf.at.
[23] DB.
[24] IRU.

Schieneninfrastruktur ESRS 2.SBM-1.40.a, f

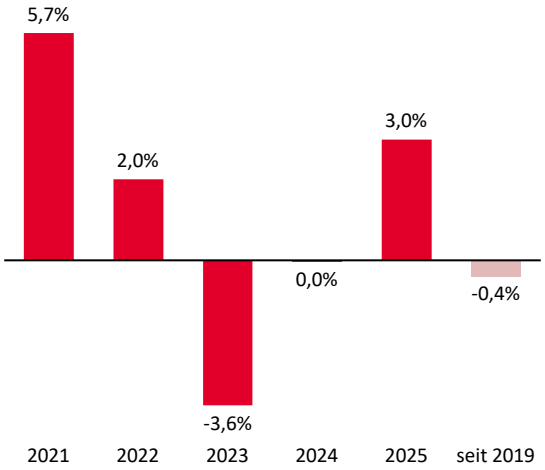
Im Jahr 2025 setzt sich der Aufwärtstrend bei der Betriebsleistung im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG fort. Der Zuwachs bei den Zugkilometern beträgt 3,4 %. Im Güterverkehr erhöhte sich die Betriebsleistung um 3 % auf rd. 41,0 Mio. Zkm. Im Personenverkehr gibt es wieder ein robustes Wachstum in der Betriebsleistung. Es betrug 3,6 % im Jahr 2025, damit liegt die Betriebsleistung bei rd. 127,0 Mio. Zkm.

Entwicklung der Betriebsleistung im Schienennetz der ÖBB Infrastruktur

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



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



Quelle: ÖBB.

Die lang geplante Tauernsperre bis Ende Juni war eine große Einschränkung der Schieneninfrastruktur im Jahr 2025. Vor allem der Güterverkehr musste durch die Sperre dieser wichtigen alpenquerenden Verbindung große Umfahrungen in Kauf nehmen. Auch die wichtige Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten war zwischen Mai und Juni für knapp vier Wochen teilweise gesperrt, was die Kapazität im Schienennetz zusätzlich einschränkte. Weitere wochen- oder monatelange Streckensperren gab es unter anderem am Arlberg und auf der Stammstrecke der Wiener S-Bahn zwischen Floridsdorf und Praterstern. Die Sperren der Strecken waren erforderlich, um notwendige Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Im vierten Quartal 2025 ging die Koralmbahn in den Vollbetrieb. Den Start machte der Güterverkehr im November, bevor der Personenverkehr mit der Umstellung auf den Fahrplan 2026 am 14. Dezember folgte. Die Koralmbahn ordnet den Personenverkehr zwischen Wien und Kärnten neu und ist für den Güterverkehr ein wichtiger Lückenschluss auf dem Baltisch-Adriatischen Korridor der EU.

Im Westen war die Situation dominiert vom Anlaufen der deutschen Generalsanierung. In diesem umfassenden Sanierungsprogramm der DB InfraGo werden die bedeutendsten Korridore ertüchtigt, die zusammen über 4.000 km ausmachen.[25] Im Rahmen dieser Sanierungen werden die betreffenden Korridore für einige Monate komplett gesperrt. Während die Fertigstellung des gesamten Programms ursprünglich bis 2030 geplant war, wurde dieses Ziel nun auf 2036 gestreckt, da es zahlreiche Bedenken aufgrund der nötigen, immensen Kapazitätseinschränkungen für die Schiene gab.[26]

In Ungarn übernahm die GYSEV den Betrieb von über 700 km Streckennetz von der MAV-Gruppe. Die Strecken liegen im Westen des Landes und reichen vom Balaton bis zur Grenze nach Österreich. Die ungarische Staatsbahn MAV soll hingegen ihre Ressourcen in den Osten des Landes verlagern.[27]

[25] DB.
[26] Süddeutsche Zeitung.
[27] LOK-Report.

A.2. Finanzielle Leistungsindikatoren

Ertragslage

Umsatzentwicklung des ÖBB Konzerns

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB Personenverkehr	4.093,5	3.790,6	302,9	8 %
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.090,0	1.973,7	116,3	6 %
Teilkonzern ÖBB Infrastruktur	1.269,6	1.231,6	38,0	3 %
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.825,5	1.797,3	28,2	2 %
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-3.123,1	-3.086,2	-36,9	-1 %
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	**6.155,5**	**5.707,0**	**448,5**	**8 %**
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	3.520,6	3.290,0	230,6	7 %
Gesamterträge	**9.676,1**	**8.997,0**	**679,1**	**8 %**
Gesamterträge je Mitarbeiter:in in TEUR	**202**	**193**	**9**	**5 %**

Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalstands von 46.730 auf 48.016 Mitarbeiter:innen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro Mitarbeiter:in[28] auf rd. 202 TEUR (Vj: rd. 193 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.812,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.750,4 Mio. EUR) etwa 29 % (Vj: 31 %).

Ertragslage des ÖBB Konzerns

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
EBIT[29] in Mio. EUR	732,7	707,8	24,9	4 %
EBIT-Marge[30] in %	7,6 %	7,9 %	-0,3 %	-4 %
EBITDA[31] in Mio. EUR	2.440,1	2.229,2	210,9	9 %
EBT in Mio. EUR	68,1	113,6	-45,5	-40 %
Eigenkapitalrentabilität[32] in %	2,0 %	3,4 %	-1,4 %	-41 %
Gesamtkapitalrentabilität[33] in %	1,6 %	1,6 %	0,0 %	0 %

Mit Gesamterträgen von rd. 9.676,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8.997,0 Mio. EUR) konnte gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg verzeichnet werden. Das EBIT des ÖBB Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 732,7 Mio. EUR (Vj: rd. 707,8 Mio. EUR), die EBIT-Marge betrug 7,6 % (Vj: 7,9 %). Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 9,5 % auf rd. 2.440,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.229,2 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 113,6 Mio. EUR im Vorjahr wird dieses Jahr ein EBT von rd. 68,1 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Rückgang von rd. 45,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 2,0 % (Vj: 3,4 %), die Gesamtkapitalrentabilität wie im Vorjahr 1,6 %.

[28] Gesamterträge pro Mitarbeiter:in: Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe).
[29] Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
[30] EBIT-Marge: EBIT / Gesamterträge.
[31] EBITDA: EBIT + Abschreibungen.
[32] Eigenkapitalrentabilität: EBT / Eigenkapital.
[33] Gesamtkapitalrentabilität: EBIT / Gesamtkapital.

Struktur der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2025	in % der Gesamterträge	2024	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	6.155,5	64 %	5.707,0	63 %	448,5	8 %
Andere aktivierte Eigenleistungen	722,4	7 %	635,9	7 %	86,5	14 %
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.798,2	30 %	2.654,1	30 %	144,1	5 %
Gesamterträge	**9.676,1**	**101 %**	**8.997,0**	**100 %**	**679,1**	**8 %**
Materialaufwand	676,1	7 %	686,5	8 %	-10,4	-2 %
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.168,5	22 %	1.940,2	22 %	228,3	12 %
Personalaufwand	3.736,9	39 %	3.553,9	40 %	183,0	5 %
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.707,4	18 %	1.521,4	17 %	186,0	12 %
Sonstiger betrieblicher Aufwand	654,5	7 %	587,2	7 %	67,3	11 %
Gesamtaufwand	**8.943,4**	**93 %**	**8.289,2**	**94 %**	**654,2**	**8 %**
EBIT	**732,7**	**8 %**	**707,8**	**6 %**	**24,9**	**4 %**
Finanzergebnis	-664,6	-7 %	-594,2	-7 %	-70,4	-12 %
EBT	**68,1**	**1 %**	**113,6**	**-1 %**	**-45,5**	**-40 %**

Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in beläuft sich auf rd. 78 TEUR (Vj: rd. 76 TEUR). Die Personalintensität[34] – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 39 % (Vj: 40 %) leicht gesenkt werden. Der ÖBB Konzern beschäftigt 48.249 Mitarbeiter:innen (Stichtag 31.12), davon rd. 88 % in Österreich und rd. 5 % in Ungarn. Detailliertere Kennzahlen zu den Arbeitskräften und die Aufteilung nach geografischen Gebieten finden sich in Kapitel E.3 „Soziale Informationen" unter „Arbeitskräfte des Unternehmens". Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiter:innenanzahl befinden sich in Erläuterung 8 zum Konzernabschluss. ESRS 2.SBM-1.40.a

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	4.093,5	3.790,6	302,9	8 %
davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes	*1.429,2*	*1.365,5*	*63,7*	*5 %*
davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	*749,0*	*688,8*	*60,2*	*9 %*
Sonstige Erträge in Mio. EUR	221,1	168,2	52,9	31 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.314,6	3.958,8	355,8	9 %

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2025 betrugen rd. 4.093,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.790,6 Mio. EUR). Das entspricht einem ein Anstieg von 8 % gegenüber dem Vorjahr. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 730,8 Mio. EUR (Vj: rd. 675,5 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 18 %. Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 55,3 Mio. EUR respektive 8 %.

Rd. 1.429,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.365,5 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes sowie rd. 749,0 Mio. EUR (Vj: rd. 688,8 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

Fahrgäste in Mio.	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	46,7	46,0	0,7	2 %
Nahverkehr Schiene	300,9	294,5	6,4	2 %
davon ÖBB	*246,1*	*252,6*	*-6,5*	*-3 %*
davon Arverio (Deutschland)	*54,8*	*41,9*	*12,9*	*31 %*
Summe Schiene	**347,6**	**340,5**	**7,1**	**2 %**
Bus	211,5	211,0	0,5	0 %
Summe	**559,1**	**551,5**	**7,6**	**1 %**
davon ÖBB	*504,3*	*509,6*	*-5,3*	*-1 %*
davon Arverio (Deutschland)	*54,8*	*41,9*	*12,9*	*31 %*

[34] Personalintensität: Personalaufwand / Gesamterträge.

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr konnte die Fahrgästen im Schienenverkehr mit rd. 347,6 Mio. Personen (Vj: rd. 340,5 Mio. Personen) leicht steigern. Die Anzahl an Reisenden im Unternehmensbereich Bus ist mit rd. 211,5 Mio. Personen (Vj: rd. 211,0 Mio. Personen) nahezu konstant geblieben.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	4.093,5	3.790,6	302,9	8 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.314,6	3.958,8	355,8	9 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-4.024,3	-3.829,2	-195,1	5 %
EBIT in Mio. EUR	290,3	129,5	160,8	>100%
EBIT-Marge in %	6,7 %	3,3 %	3,4 %	>100%
EBITDA in Mio. EUR	631,9	422,3	209,6	50 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-62,6	-59,5	-3,1	-5 %
EBT in Mio. EUR	227,7	70,0	157,7	>100%
Eigenkapitalrentabilität in %	13,6 %	4,3 %	9,3 %	>100%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,5 %	1,7 %	1,8 %	>100%

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Umsatzerlöse um 8 % auf rd. 4.093,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.790,6 Mio. EUR), und die Gesamterträge stiegen um 9 %.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2025 rd. 995,0 Mio. EUR (Vj: rd. 922,6 Mio. EUR), das entspricht einem Anstieg von rd. 72,4 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in betrug rd. 72 TEUR (Vj: rd. 71 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 23 %. Der Materialaufwand belief sich auf rd. 506,3 Mio. EUR (Vj: rd. 469,1 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 142,1 Mio. EUR (Vj: rd. 137,0 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 63,7 Mio. EUR (Vj: rd. 65,0 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen sanken im Vorjahresvergleich um 1 % auf rd. 1.757,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.778,2 Mio. EUR) an. In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 199,6 Mio. EUR (Vj: rd. 187,2 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 865,0 Mio. EUR (Vj: rd. 834,0 Mio. EUR) und Infrastruktur-benützungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 360,0 Mio. EUR (Vj: rd. 460,4 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 52 % (Vj: 57 %) aus.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.090,0	1.973,7	116,3	6 %
davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes	*153,2*	*143,0*	*10,2*	*7 %*
Sonstige Erträge in Mio. EUR	50,7	68,6	-17,9	-26 %
Gesamterträge in Mio. EUR	2.140,7	2.042,3	98,4	5 %

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Anstieg auf rd. 2.140,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.042,3 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 985,3 Mio. EUR (Vj: rd. 938,8 Mio. EUR) etwa 47 % (Vj: 48 %). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse steigen damit um rd. 46,5 Mio. EUR oder 5 % an. Im Vorjahr gingen sie um rd. 12,7 Mio. EUR oder 1 % zurück.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg auf rd. 2.090,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.973,7 Mio. EUR). Rd. 153,2 Mio. EUR oder 7 % der Umsatzerlöse (Vj: rd. 143,0 Mio. EUR oder 7 %) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 7,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 79,9 Mio. auf rd. 78,7 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen	78,7	79,9	-1,2	-2 %
davon konventioneller Wagenladungsverkehr	*62,0*	*61,1*	*0,9*	*1 %*
davon unbegleiteter kombinierter Verkehr	*12,7*	*14,7*	*-2,0*	*-14 %*
davon rollende Landstraße	*4,0*	*4,1*	*-0,1*	*-2 %*

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.090,0	1.973,7	116,3	6 %
Gesamterträge in Mio. EUR	2.140,7	2.042,3	98,4	5 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.266,7	-2.052,1	-214,6	-10 %
EBIT in Mio. EUR	-126,0	-9,8	-116,2	>100%
EBIT-Marge in %	-5,9 %	-0,5 %	-5,4 %	>100%
EBITDA in Mio. EUR	129,6	147,8	-18,2	-12 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-9,5	-14,7	5,2	-35 %
EBT in Mio. EUR	-135,5	-24,5	-111,0	>100%
Eigenkapitalrentabilität in %	-127,4 %	-10,5 %	-116,9 %	>100%
Gesamtkapitalrentabilität in %	-8,2 %	-0,6 %	-7,6 %	>100%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. -126,0 Mio. EUR (Vj: rd. -9,8 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verschlechterung um rd. 116,2 Mio. EUR. Bei einem Anstieg der Gesamterträge auf rd. 2.140,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.042,3 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von -5,9 % nach -0,5 % im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Anstieg von rd. -14,7 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -9,5 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2025 ein EBT in Höhe von rd. -135,5 Mio. EUR (Vj: rd. -24,5 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug -8,2 % (Vj: -0,6 %) und das EBITDA rd. 129,6 Mio. EUR (Vj: rd. 147,8 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.266,7 Mio. EUR geringfügig höher als im Vorjahr (Vj: rd. 2.052,1 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 7 % auf rd. 1.465,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.365,8 Mio. EUR) gestiegen. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung sowie Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge und sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 330,3 Mio. EUR (Vj: rd. 310,6 Mio. EUR) und der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter:in von rd. 53 TEUR des Vorjahres auf rd. 56 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 15 %. Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht wie im Vorjahr 71 % Gesamterträge.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.269,6	1.231,6	38,0	3 %
Sonstige Erträge in Mio. EUR	3.145,8	2.987,5	158,3	5 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.415,4	4.219,1	196,3	5 %

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betrugen rd. 1.269,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.231,6 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 86,9 Mio. EUR (Vj: rd. 127,5 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt (Wege- und Dienstleistungsentgelt).

Die Zugkilometerleistung stieg auf rd. 177,3 Mio. Zkm (Vj: rd. 172,7 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	127,2	124,3	2,9	2 %
davon ÖBB Konzern	*115,8*	*113,4*	*2,4*	*2 %*
Güterverkehr	41,3	40,1	1,2	3 %
davon ÖBB Konzern	*24,1*	*24,5*	*-0,4*	*-2 %*
Dienst- und Lokzüge	8,8	8,3	0,5	6 %
davon ÖBB Konzern	*6,0*	*5,8*	*0,2*	*3 %*
Gesamt	**177,3**	**172,7**	**4,6**	**3 %**
davon ÖBB Konzern	***145,9***	***143,7***	***2,2***	***2 %***

Im Geschäftsjahr 2025 sind die Bruttotonnenkilometer (BTkm) um rd. 3.457,5 Mio. BTkm gestiegen. Während im Geschäftsjahr 2024 rd. 23,4 Mrd. BTkm oder 28 % der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2025 auf rd. 25,9 Mrd. BTkm, was 30 % der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	36.674,7	35.235,6	1.439,1	4 %
davon ÖBB Konzern	*33.160,1*	*31.985,3*	*1.174,8*	*4 %*
Güterverkehr	47.951,4	46.026,3	1.925,1	4 %
davon ÖBB Konzern	*25.933,0*	*26.248,4*	*-315,4*	*-1 %*
Dienst- und Lokzüge	1.436,9	1.343,6	93,3	7 %
davon ÖBB Konzern	*1.058,2*	*1.005,0*	*53,2*	*5 %*
Gesamt	**86.063,0**	**82.605,5**	**3.457,5**	**4 %**
davon ÖBB Konzern	***60.151,3***	***59.238,7***	***912,6***	***2 %***

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	610	669	-59	-9 %
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.944	1.879	65	3 %

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2025 rd. 610 GWh (Vj: rd. 669 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m²	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	597	592	5	1 %
Konzerninterne Nutzung	250	249	1	0 %
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	616	612	4	1 %
Allgemeinflächen und Leerstand	1.112	1.150	-38	-3 %
Gebäudeflächen	**2.575**	**2.603**	**-28**	**-1 %**
Vermietete Außenflächen	21	21	0	0 %
Gesamter Bestand	**2.596**	**2.624**	**-28**	**-1 %**

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

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.269,6	1.231,6	38,0	3 %
Gesamterträge in Mio. EUR	4.415,4	4.219,1	196,3	5 %
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-3.804,1	-3.707,5	-96,6	-3 %
EBIT in Mio. EUR	611,3	511,6	99,7	19 %
EBIT-Marge in %	13,8 %	12,1 %	1,7 %	14 %
EBITDA in Mio. EUR	1.653,5	1.511,9	141,6	9 %
Finanzergebnis in Mio. EUR	-596,2	-499	-97,2	-19 %
EBT in Mio. EUR	15,1	12,6	2,5	20 %
Eigenkapitalrentabilität in %	1,0 %	0,9 %	0,1 %	11 %

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 4.415,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4.219,1 Mio. EUR), wovon rd. 858,2 Mio. EUR (Vj: rd. 884,0 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB Konzerns entfielen. Daraus ergibt sich ein Anstieg der Gesamterträge um rd. 196,3 Mio. EUR gegenüber dem Jahr 2024. Je Mitarbeiter:in bedeutet das bei durchschnittlich 19.010 Mitarbeiter:innen (Vj: 18.736 Mitarbeiter:innen) einen Ertrag von rd. 232 TEUR (Vj: rd. 225 TEUR).

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur erzielte 2025 ein EBIT von rd. 611,3 Mio. EUR (Vj: rd. 511,6 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 13,8 % (Vj: 12,1 %).

Verkehrsdienstbestellungen / Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

Verkehrdienstbestellungen / Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR	ÖBB Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen / Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	1.429,2	153,2	-
	(Vj: 1.365,5)	(Vj: 143,0)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	749,0	-	
	(Vj: 688,8)	-	
Betrieb Infrastruktur	-	-	484,3
	-	-	(Vj: 392,1)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	2.120,6
	-	-	(Vj: 2.079,7)
Gesamtsumme	**2.178,2**	**153,2**	**2.604,9**
	(Vj: 2.054,3)	**(Vj: 143,0)**	**(Vj: 2.471,8)**

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr hat Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene mit dem Bund sowie mit Ländern und Gemeinden geschlossen. Dafür erhielt der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr 2025 vom Bund rd. 1.429,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.365,5 Mio. EUR) sowie von der Ländern und Gemeinden rd. 749,0 Mio. EUR (Vj: 688,8 Mio. EUR).

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria erhält Beiträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Basis für die Beiträge ist das durch die EU notifizierte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich". Die Zahlungen betrugen im Berichtsjahr rd. 153,2 Mio. EUR (Vj: rd. 143,0 Mio. EUR).

Der Anstieg der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Annuitätenzahlungen für die Investitionen im Jahr 2025 zurückzuführen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Zuschüsse des Bundes wurden im Jahr 2025 laut gültigem Zuschussvertrag 2022 bis 2027 gewährt. Für Investitionen und Instandhaltung betrug der Beitrag des Bundes rd. 2.120,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.079,7 Mio. EUR). Die Erhöhung im Vergleich zum Jahr 2024 resultiert v. a. aus den umgesetzten Rahmenplaninvestitionen im Jahr 2025. Der Zuschuss in der Instandhaltung konnte durch die Umsetzung der Einsparungsvorgaben des Bundes jedoch gesenkt werden.

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 484,3 Mio. EUR (Vj: rd. 392,1 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen zu erzielenden Erlöse (von Nutzern der Schieneninfrastruktur) die anfallenden Aufwendungen (bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung) nicht abdecken. Die Erhöhung resultiert u. a. aus der Abgeltung der Reduktionen des Verschubentgelts und den durch die erhöhte Lehrlingsanzahl bedingten gestiegenen Kosten für die Ausbildung der Lehrlinge.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB Konzerns

Überblick	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	46.875,8	44.168,2	2.707,6	6 %
Sachanlagenintensität[35] in %	90 %	90 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad[36] in %	8 %	9 %	-1 %	-11 %
Sachanlagendeckungsgrad II[37] in %	97 %	96 %	1 %	1 %
Working Capital[38] in Mio. EUR	-586,8	-713,6	126,8	-18 %
Eigenkapitalquote[39] in %	7,1 %	7,7 %	-0,6 %	-8 %
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-116,5	-302,2	185,7	61 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2024	Struktur 2024	31.12.2025	Struktur 2025	Veränderung von 2024 auf 2025
Sachanlagen	36.443,7	39.642,2	90 %	42.087,4	90 %	2.445,2
Übrige langfristige Vermögenswerte	2.071,0	2.465,6	6 %	2.616,5	6 %	150,9
Kurzfristige Vermögenswerte	2.350,1	2.060,4	4 %	2.171,9	4 %	111,5
Bilanzsumme	**40.864,8**	**44.168,2**	**100 %**	**46.875,8**	**100 %**	**2.707,6**
Eigenkapital	3.212,6	3.387,4	8 %	3.338,6	7 %	-48,8
Finanzschulden	33.534,2	36.129,7	82 %	39.203,2	84 %	3.073,5
Übrige Schulden	4.118,0	4.651,1	10 %	4.334,0	9 %	-317,1

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB Konzerns um 6 % auf rd. 46.875,8 Mio. EUR (Vj: rd. 44.168,2 Mio. EUR).

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

Der Sachanlagendeckungsgrad betrug per 31.12.2025 8 % (Vj: 9 %). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 97 % (Vj: 96 %).

Das Working Capital belief sich auf rd. -586,8 Mio. EUR (Vj: rd. -713,6 Mio. EUR).

[35] Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen.
[36] Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital / Sachanlagevermögen.
[37] Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen.
[38] Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.
[39] Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Gesamtkapital.

Passiva

Per 31.12.2025 weist der ÖBB Konzern eine Eigenkapitalquote von 7,1 % (Vj: 7,7 %) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten des ÖBB Konzerns beliefen sich per 31.12.2025 auf rd. 42.194,4 Mio. EUR (Vj: rd. 39.449,1 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen auf dem Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 5.360,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6.891,5 Mio. EUR) bilanziert.

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

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 9 % oder rd. 3.073,5 Mio. EUR auf rd. 39.203,2 Mio. EUR (Vj: rd. 36.129,7 Mio. EUR) an.

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow[40] sank im Berichtsjahr auf rd. -2.910,2 Mio. EUR (Vj: rd. -2.556,4 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -302,2 Mio. EUR zu rd. -116,5 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.610,8	1.748,8	-138,0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-4.521,0	-4.305,2	-215,8
Free Cashflow	-2.910,2	-2.556,4	-353,8
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	2.793,7	2.254,2	539,5
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-116,5	-302,2	185,7

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

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	8.208,1	7.486,7	721,4	10 %
Sachanlagenintensität in %	72 %	73 %	-1 %	-1 %
Sachanlagendeckungsgrad in %	28 %	30 %	-2 %	-7 %
Sachanlagendeckungsgrad II in %	109 %	102 %	7 %	7 %
Eigenkapitalquote in %	20 %	22 %	-2 %	-9 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2024	Struktur 2024	31.12.2025	Struktur 2025	Veränderung von 2024 auf 2025
Langfristige Vermögenswerte	5.000,7	6.201,2	83 %	6.608,2	81 %	407,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.807,9	1.285,5	17 %	1.599,9	19 %	314,4
Bilanzsumme	**6.808,6**	**7.486,7**	**100 %**	**8.208,1**	**100 %**	**721,4**
Eigenkapital	1.604,1	1.646,8	22 %	1.678,4	20 %	31,6
Langfristiges Fremdkapital	3.543,1	3.963,0	53 %	4.808,3	59 %	845,3
Kurzfristiges Fremdkapital	1.661,4	1.876,9	25 %	1.721,4	21 %	-155,5

[40] Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 721,4 Mio. EUR auf rd. 8.208,1 Mio. EUR (Vj: rd. 7.486,7 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 72 % (Vj: 73 %). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 28 % (Vj: 30 %), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 109 % (Vj: 102 %). Das Working Capital belief sich auf rd. 249,6 Mio. EUR (Vj: rd. 211,0 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 31,6 Mio. EUR auf rd. 1.678,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.646,8 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 20 % (Vj: 22 %).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 12 % auf rd. 5.584,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4.997,0 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 788,2 Mio. EUR oder 22 % auf rd. 4.409,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.620,9 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.535,9	1.615,4	-79,5	-5 %
Sachanlagenintensität in %	39 %	34 %	5 %	15 %
Sachanlagendeckungsgrad in %	18 %	42 %	-24 %	-57 %
Eigenkapitalquote in %	7 %	14 %	-7 %	-50 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2024	Struktur 2024	31.12.2025	Struktur 2025	Veränderung von 2024 auf 2025
Langfristige Vermögenswerte	1.054,8	1.055,4	65 %	1.036,8	68 %	-18,6
Kurzfristige Vermögenswerte	524,8	560,0	35 %	499,1	32 %	-60,9
Bilanzsumme	**1.579,6**	**1.615,4**	**100 %**	**1.535,9**	**100 %**	**-79,5**
Eigenkapital	262,6	233,8	14 %	106,3	7 %	-127,5
Langfristiges Fremdkapital	603,1	750,6	46 %	800,2	52 %	49,6
Kurzfristiges Fremdkapital	713,9	631,0	39 %	629,4	41 %	-1,6

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 79,5 Mio. EUR auf rd. 1.535,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.615,4 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 39 % (Vj: 34 %). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 18 % (Vj: 42 %). Das Working Capital betrug rd. 116,1 Mio. EUR (Vj: rd. 125,7 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 127,5 Mio. EUR auf rd. 106,3 Mio. EUR (Vj: rd. 233,8 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 7 % (Vj: 14 %).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 56,7 Mio. EUR oder 4 % auf rd. 1.374,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.317,3 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen auf rd. 1.115,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.045,1 Mio. EUR) an.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	37.483,8	35.230,7	2.253,1	6 %
Sachanlagenintensität in %	91 %	92 %	-1 %	-1 %
Sachanlagendeckungsgrad in %	4 %	4 %	0 %	0 %
Sachanlagendeckungsgrad II in %	97 %	96 %	1 %	1 %
Eigenkapitalquote in %	4 %	4 %	0 %	0 %

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2024	Struktur 2024	31.12.2025	Struktur 2025	Veränderung von 2024 auf 2025
Langfristige Vermögenswerte	31.983,5	34.402,6	98 %	36.515,0	97 %	2.112,4
Kurzfristige Vermögenswerte	794,7	828,1	2 %	968,8	3 %	140,7
Bilanzsumme	**32.778,2**	**35.230,7**	**100 %**	**37.483,8**	**100 %**	**2.253,1**
Eigenkapital	1.362,7	1.435,8	4 %	1.473,6	4 %	37,8
Langfristiges Fremdkapital	27.276,2	29.706,2	84 %	31.694,5	85 %	1.988,3
Kurzfristiges Fremdkapital	4.139,3	4.088,7	12 %	4.315,7	11 %	227,0

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur stieg per 31.12.2025 um 6 % auf rd. 37.483,8 Mio. EUR (Vj: rd. 35.230,7 Mio. EUR) an. Die Sachanlagenintensität belief sich auf 91 % (Vj: 92 %). Der Sachanlagendeckungsgrad betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 4 %. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnete sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 97 % (Vj: 96 %). Das Working Capital lag bei rd. -825,8 Mio. EUR (Vj: rd. -980,2 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 37,8 Mio. EUR auf rd. 1.473,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.435,8 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 4 %.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 7 % auf rd. 35.584,5 Mio. EUR (Vj: rd. 33.269,4 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 8 % auf rd. 33.967,7 Mio. EUR (Vj: rd. 31.458,0 Mio. EUR) entfallen wie im Vorjahr 95 % aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

Investitionen

Investitionen des ÖBB Konzerns

Überblick	2025		2024		Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	5.015,1	*)	5.421,1	**)	-406,0	-7 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	47 %		56 %		-9 %	-16 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	11 %		14 %		-3 %	-21 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd 3,1 Mio. EUR.
**) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd 50,5 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB Konzern mit einem Gesamtvolumen von rd. 5.015,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5.421,1 Mio. EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40). Die Investitionen werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert. Der genannte Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 47 % (Vj: 56 %) der Gesamterträge bzw. 11 % (Vj: 14 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Überblick	2025	2024		Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	869,5	1.284,1	*)	-414,6	-32 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	20 %	31 %		-11 %	-35 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	16 %	27 %		-11 %	-41 %

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

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 869,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.284,1 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 20 % (Vj: 31 %) der Gesamterträge oder 16 % (Vj: 27 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	137,1
Fernverkehrsinvestitionen	531,6
Werkstättenleistung	175,2
Sonstige Investitionen	13,0
Sachanlagen	**856,9**
Immaterielles Anlagevermögen	**12,6**
Summe Investitionen	**869,5**

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2025		2024	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	241,1	*)	176,6	64,5	37 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	10 %		7 %	3 %	43 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	40 %		28 %	12 %	43 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd. 3,1 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 241,1 Mio. EUR (Vj: rd. 176,6 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 10 % (Vj: 7 %) der Gesamterträge oder 40 % (Vj: 28 %) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Rollendes Material	190,0
Sonstiges Sachanlagevermögen	28,2
Sachanlagevermögen	**218,2**
Immaterielles Vermögen	**22,9**
Gesamt	**241,1**

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Überblick	2025	2024		Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.717,9	3.936,1	*)	-218,2	-6 %
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	74 %	82 %		-8 %	-10 %
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	10 %	11 %		-1 %	-12 %

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

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.717,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.936,1 Mio. EUR) Investitionen in das Sachanlagevermögen, in das immaterielle Vermögen und in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40). Es errechnet sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 74 % (Vj: 82 %) der Gesamterträge und von 10 % (Vj: 11 %) der Buchwerte zum 01.01.

Auf den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 34.215,0 Mio. EUR (Vj: rd. 32.367,0 Mio. EUR) etwa 81 % (Vj:82 %) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2025

Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitete auch 2025 intensiv an der Umsetzung der Vorhaben aus dem Rahmenplan 2025 bis 2030 zur Realisierung des Zielnetzes 2025+. Die wichtigen Infrastrukturvorhaben kommen der Stabilität und Qualität, aber auch der Kapazitätssteigerung des Netzes zugute. Die Projekte ermöglichen mehr Angebot in den Ballungsräumen sowie eine Dekarbonisierung des Bahnverkehrs und führen mit Maßnahmen der Digitalisierung und Modernisierung den Eisenbahnbetrieb stabil in die Zukunft.

Ostregion und Großraum Wien

Im Ballungsraum Wien wurde 2025 im Rahmen des S-Bahn-Wien-Upgrades intensiv an der Modernisierung der Wiener Stammstrecke weitergearbeitet. Mit diesen und vielen weiteren Verbesserungsmaßnahmen entlang der Nord- und Südachsen werden die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und kürzere Wartezeiten geschaffen. Ein weiteres wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Nahverkehr ist die Attraktivierung der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling. Im Jänner 2026 wurde das Rechtsmittelverfahren gegen den UVP-Bescheid vor dem BVwG positiv abgeschlossen.

Der Norden der Ostregion und des Großraums Wien profitieren vom Ausbau der Nordbahn, der im Abschnitt Wien Süßenbrunn – Gänserndorf zügig voranschreitet. Mit dem viergleisigen Ausbau der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling inklusive der geplanten Errichtung zweier neuer Haltestellen wird das Mobilitätsangebot für den Süden von Wien und den Bezirk Mödling noch attraktiver. Dafür liefen 2025 die Planungen weiter. Begonnen haben hingegen bereits die Arbeiten zum viergleisigen Ausbau der Nordeinfahrt des Wiener Neustädter Hauptbahnhofs. Die weitere Attraktivierung der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wampersdorf – Ebenfurth lief an.

Die Modernisierungen der Kamptalbahn, Traisentalbahn, Franz-Josefs-Bahn und der Mattersburger Bahn wurden im Berichtszeitraum ebenfalls weiter vorangetrieben.

Weststrecke

Rund ein Drittel aller Züge fahren auf der Weststrecke, daher greifen hier einige Vorhaben zur Kapazitätserweiterung ineinander. Im Berichtszeitraum wurden die Bauarbeiten für den Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels sowie auf der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs fortgeführt. Für den Ausbau des Abschnittes zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Signalbrücke laufen die Vorarbeiten. Aktuell wird auch der Terminal Wels modernisiert, 2025 konnte das Verwaltungsgebäude in Betrieb genommen werden.

Für den viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Köstendorf und Salzburg wurde 2025 der UVP-Bescheid erteilt.

Südstrecke

Das größte Highlight im Berichtsjahr war die historische Inbetriebnahme der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt nach 27 Jahren Bauzeit. Sie umfasst 130 km neue Strecke, 50 Tunnelkilometer, über 100 Brücken sowie 23 moderne Bahnhöfe.

Als wichtiger Zubringer ging 2025 auch der erste elektrifizierte Abschnitt der Steirischen Westbahn zwischen Wettmannstätten und Wies-Eibiswald (mit Anbindung an den neuen Bahnhof Weststeiermark an der Koralmbahn) in Betrieb. Insgesamt werden 133 km Strecken- und Bahnhofsgleise mit einer elektrischen Oberleitung überspannt.

Beim Semmering-Basistunnel wurde an der technischen Tunnelausrüstung weitergearbeitet. Mit der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels wird künftig eine Reisezeit von weniger als zwei Stunden zwischen Wien und Graz ermöglicht.

Bahnhofsmodernisierungen

Im Berichtszeitraum wurden folgende Bahnhöfe fertiggestellt:
- Bahnhöfe Bad Gastein, Bad Hofgastein und Dorfgastein (Sbg)
- Bahnhof Garsten (OÖ)
- Bahnhof Haus (Stmk)
- Bahnhof Fritzens-Wattens (T)
- Bahnhof Arnoldstein (Ktn)
- Bahnhof Kittsee (Bgld)
- Bahnhof Maria Anzbach (NÖ)
- Haltestelle Maishofen-Saalbach (Sbg)
- Haltestelle Seekirchen Stadt (Sbg)
- Haltestellen Rosenburg und Kamegg auf der Kamptalbahn (NÖ)
- Ausweichgebäude Bahnhof Bregenz (Vbg)
- Vorplätze Bahnhof Bludenz (Vbg)

Tauernachse

Die Tauernstrecke Salzburg – Villach ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung. Bis Sommer 2025 war die Tauernstrecke zwischen Böckstein in Salzburg und Mallnitz in Kärnten für die umfangreichen Modernisierungsarbeiten des Tauerntunnels komplett gesperrt, was großräumige Umleitungen für den Personen- und Güterverkehr zur Folge hatte.

Arlbergachse

Aufgrund der Sanierung des Arlberg-Straßentunnels konnten in den vergangenen zwei Jahren keine größeren Arbeiten an der Bahnstrecke erfolgen. Diese wurden im Herbst 2025 im Rahmen einer einmonatigen Sperre gebündelt nachgeholt. Für den zweigleisigen Ausbau des sogenannten „Klosterbogens“ vor Bludenz leiteten die Projektverantwortlichen ein UVP-Verfahren ein.

Brennerachse

Die Planungen und Vorarbeiten am Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel als Teil des Ausbaus der Eisenbahnachse Brenner werden konsequent fortgesetzt. Im Projektabschnitt Staatsgrenze nächst Kufstein – Schaftenau laufen die Planungen weiter. Im Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld wurde 2025 der Erkundungsstollen Angath fertiggestellt. Zusätzliche Schienenverkehrskapazitäten am Brenner-Nordzulauf schaffen die ÖBB 2026 im Neubaustrecken-Abschnitt Kundl / Radfeld – Baumkirchen durch Ausbau und Inbetriebnahme des Überholbahnhofs Vomp, Blockverdichtung und Ausbau des ETCS.

Der Brenner-Basistunnel (BBT)

Ende 2025 waren drei Hauptbaulose aktiv, davon zwei auf österreichischem und eines auf italienischem Staatsgebiet. Bereits mehr als 206 km des insgesamt 230 km langen Tunnelsystems sind ausgebrochen. Im Bereich der Hauptröhre West konnte am 22.08.2025 der innerösterreichische Durchbruch gefeiert werden. Am 18.09.2025 gelang mit dem Durchschlag des Erkundungs- und zukünftigen Servicetunnels erstmalig die Herstellung einer unterirdischen Verbindung zwischen Italien und Österreich.

Die Planung der bahntechnischen Ausrüstung ist im Gange und wird nach Abschluss der Rohbauarbeiten im Jahr 2027 in die Ausführungsphase übergehen.

A.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Immobilienmanagement

Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB Konzerns, verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio über ihren gesamten Lebenszyklus. Dazu zählen 3.459 Gebäude sowie 1.024 Personenbahnhöfe und Haltestellen.

Personalbericht

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

Umweltbericht

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

A.4. Zweigniederlassungen

Der ÖBB Konzern verfügt über keine Betriebsstätten bzw. Zweigniederlassungen.

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

B.1. Voraussichtliche Entwicklung

Rahmenbedingungen und Anforderungen

Die ÖBB stehen auch über das Jahr 2025 hinaus vor einem komplexen und dynamischen Umfeld. Die kommenden Jahre sind geprägt von geopolitischen Unsicherheiten, dem Klimawandel, technologischen Umbrüchen und gesellschaftlichen Veränderungen. Die strategische Ausrichtung des Konzerns fokussiert daher auf Resilienz, Innovationskraft und nachhaltigem Wachstum.

Geopolitische und wirtschaftliche Dynamiken

Globale Spannungen, volatile Märkte und strukturelle Verschiebungen in den Lieferketten beeinflussen die Mobilitäts- und Logistikbranche nachhaltig. Die ÖBB rechnen mit sich fortsetzenden Veränderungen in den Handelsströmen, steigenden Anforderungen an die Versorgungssicherheit und einer wachsenden Bedeutung europäischer Kooperationen zur Sicherung kritischer Infrastruktur. In diesem Zusammenhang ist auch mit anhaltenden Kostensteigerungen zu rechnen – insbesondere bei den Energiepreisen, Beschaffungskosten für Materialien und Dienstleistungen sowie Investitionen in Resilienz und Digitalisierung.

Klimawandel und Resilienz

Die Auswirkungen des Klimawandels werden sich weiter verstärken und stellen die ÖBB vor wachsende Herausforderungen in Planung, Betrieb und Instandhaltung. Gleichzeitig gewinnen weitere Resilienzdimensionen an Bedeutung – in erster Linie im Bereich der digitalen Sicherheit und Systemstabilität sowie Instandhaltung der Infrastruktur.

Die ÖBB begegnen diesen Anforderungen durch die systematische Integration von Klimarisiken in Planung, Bau und Betrieb, den Ausbau resilienter Infrastrukturen sowie mit einer stärkeren Verknüpfung von Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit in Investitionsentscheidungen.

Darüber hinaus wird die Widerstandsfähigkeit gegenüber Cyberangriffen, Datenverlusten und IT-Ausfällen gezielt gestärkt. Die ÖBB investieren in moderne Sicherheitsarchitekturen, Notfallkonzepte und kontinuierliche Überwachung kritischer Systeme, um die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur auch unter digitalen Stressbedingungen sicherzustellen.

Technologie und Digitalisierung als Treiber

Digitalisierung und technologische Innovationen sind wesentliche Treiber für die Weiterentwicklung des Konzerns. Sie beeinflussen Prozesse, Organisationsstrukturen sowie Berufsbilder maßgeblich. KI-gestützte Systeme, Automatisierung und digitale Plattformen bilden die Grundlage für Effizienzsteigerungen, höhere Prozessqualität und eine stärkere Kundenzentrierung.

Die ÖBB setzen vor diesem Hintergrund auf den kontinuierlichen Ausbau digitaler Steuerungs- und Informationssysteme zur Qualitätssicherung und Prozessoptimierung.

Mobilitätsverhalten und Marktstruktur

Die Marktstruktur im Mobilitäts- und Logistiksektor befindet sich im Wandel. Neue Marktteilnehmer, insbesondere technologiegetriebene Plattformanbieter und internationale Akteure, erhöhen den Wettbewerbsdruck. Vor diesem Hintergrund stellte sich das Jahr 2025 für die europäischen Güterbahnen erneut als anspruchsvoll dar.

Im Personenverkehr steigt der Open-Access-Anteil, während im Güterverkehr geopolitische Entwicklungen und neue Geschäftsmodelle zu strukturellen Marktverschiebungen führen. Neue Wettbewerbergruppen integrieren sich zunehmend vertikal entlang der Logistikkette und treiben die Transformation etablierter Geschäftsmodelle voran. Veränderte Handelsströme und infrastrukturelle Engpässe beeinflussen die Logistiknetzwerke.

Die ÖBB begegnen diesen Entwicklungen mit gezielter Angebotsentwicklung, strategischen Partnerschaften und aktiver Marktgestaltung.

Arbeitswelt und Fachkräfteentwicklung

Die Arbeitswelt befindet sich im Umbruch. Die ÖBB sind sich dieser Herausforderung bewusst. Maßnahmen für die Integration dieser neuen Arbeitswelt sind eine strategische Personalplanung und -entwicklung sowie ein gezielter Kompetenzaufbau. Wichtig ist den ÖBB in dem Zusammenhang auch die Förderung von Diversität und Flexibilität sowie die Ermöglichung für ein lebenslanges Lernen ebenso wie die Maßnahmen zur Sicherung der Arbeitgeberattraktivität in einem zunehmend kompetitiven Umfeld.

Einen besonderen Stellenwert nimmt dabei die Ausbildung junger Fachkräfte ein. Lehrlinge sind ein wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Kompetenzbasis des Konzerns. Mit einer breit angelegten Lehrlingsoffensive stärken die ÖBB langfristig ihre Fachkräftepipeline und investieren gezielt in den Aufbau von Kompetenzen.

Kapazitätsmanagement und Investitionen

Die steigende Nachfrage nach Mobilität und Logistik erfordert den konsequenten Ausbau der Infrastruktur- und Fahrzeugkapazitäten. Das wiederum erfordert die intelligente Steuerung von Ressourcen und Projekten sowie die Sicherstellung von Qualität und Verlässlichkeit bei wachsender Komplexität.

Strategische Ausrichtung – die ÖBB gestalten Zukunft aktiv

Die ÖBB richten ihre Konzernstrategie konsequent auf die Anforderungen der kommenden Jahre aus. Ziel ist es, die Mobilitäts- und Logistikwende aktiv mitzugestalten.

Werte und Haltung

Die etablierten Werte „Wir vor Ich“, „Sicherheit leben“, „Überzeugende Leistungen“ und „Initiative ergreifen“ bilden weiterhin das Fundament für das strategische und operative Handeln.

Gestaltung statt Reaktion und Chancen

Die ÖBB wollen die Zukunft der Mobilität mitgestalten – anstatt einfach zu reagieren. Der Fokus liegt auf einer Vielzahl von Themen. So bringt die Mobilitäts- und Energiewende nicht nur technologische Innovationen mit sich, sondern stellt auch neue Anforderungen an die Planung, Nutzung und Weiterentwicklung der Infrastruktur. Es geht eben nicht allein um den Ausbau physischer Kapazitäten, sondern um die intelligente Verknüpfung von Systemen, Daten und Angeboten über alle Verkehrsträger hinweg. Die ÖBB verstehen die tiefgreifenden Veränderungen im Marktumfeld als Chance: für Innovation, für nachhaltiges Wachstum und für die aktive Mitgestaltung einer klimafreundlichen, vernetzten und zukunftsorientierten Mobilitäts- und Logistiklandschaft. In einem sich wandelnden europäischen Marktumfeld übernimmt der Konzern eine gestaltende Rolle und setzt gezielt Impulse – technologisch, strategisch und gesellschaftlich.

Personenverkehr: die ÖBB als ganzheitlicher, nachhaltiger Mobilitätsdienstleister

Die ÖBB positionieren sich weiterhin als führender Mobilitätsdienstleister in Österreich und als starker Player im europäischen Bahnverkehr. Im Zentrum steht der Anspruch, kund:innenfokussierte Mobilitätsdienstleistungen zu gestalten – komfortabel, zuverlässig und nachhaltig – und so den öffentlichen Verkehr als Rückgrat moderner Mobilität zu stärken.

In den letzten Jahren wurde das Angebot auf der Schiene von Bund und Ländern stark ausgebaut. Angesichts knapper öffentlicher Haushalte stehen die Aufgabenträger unter zunehmendem Druck, angestrebten Leistungsumfang und Kosten in Einklang zu bringen. Entsprechend arbeiten die ÖBB intensiv daran, Effizienzsteigerungen zu realisieren und Einsparpotenziale zu heben, denn es bleibt das gemeinsame Ziel, die Schiene als Rückgrat eines attraktiven öffentlichen Verkehrs in Österreich auf hohem Niveau zu halten. Mit dem Start der Koralmbahn und dem neuen Interregio-Verkehr gibt es im Fahrplanjahr 2026 eine zusätzliche geplante Erweiterung des Angebots.

Zunehmende Streckenneubauten, -attraktivierungen sowie -instandhaltungsmaßnahmen im In- und Ausland führen zu anhaltenden Beeinträchtigungen für fahrplanmäßigen Bahnverkehr. Darüber hinaus kommt es aufgrund der steigenden Zahl an Unwetterereignissen zu Sperrungen und Einschränkungen der Schieneninfrastruktur und damit zu Ausfällen. Dennoch bleiben Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und ein hoher Reisekomfort weiterhin die zentralen Erfolgsfaktoren. Die ÖBB investieren konsequent in die Modernisierung und den Ausbau ihrer Fahrzeugflotte, um dem weiter steigenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden. Neue Fahrzeuge und die laufende Erneuerung bestehender Züge in Nah-, Fern- und Nachtverkehr sorgen für ein verbessertes Kund:innenerlebnis und machen das System zukunftsfit.

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr ist ein internationaler Qualitätscarrier. Gemeinsam mit internationalen Kooperationspartnern wird ein grenzüberschreitendes, attraktives Angebot im Tag- und Nachtverkehr angeboten und dieses kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Arverio Deutschland GmbH, eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG, die seit Anfang 2024 Teil des Konzerns ist, konnte im Jahr 2025 einen bedeutenden Erfolg erzielen. Sie erhielt den Zuschlag für das ausgeschriebene Netz 35b in Baden-Württemberg. Ab Dezember 2026 wird Arverio dort fünf Linien mit einem jährlichen Leistungsvolumen von bis zu 10,3 Mio. Zkm betreiben – ein wesentlicher Schritt zur Stärkung der Marktposition im liberalisierten deutschen Schienenpersonennahverkehr.

Zur Unterstützung des Kerngeschäfts entwickelt der Personenverkehr außerdem ergänzende Mobilitätsangebote weiter. Dazu zählen intermodale Konzepte, die insbesondere in suburbanen und ländlichen Regionen den Weg von der ersten bis zur letzten Meile abdecken. Der Einsatz von Shuttlediensten, Leihfahrzeugen und weiteren Lösungen soll eine klimafreundliche Alternative zum Individualverkehr schaffen. Über die Plattform „wegfinder“ sowie über weitere innovative Mobilitätslösungen wie Leihfahrzeuge und Shuttledienste können Fahrgäste ihre Reisen bequem durchgängig planen und buchen. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Attraktivität der Bahn als umweltfreundliche und praktische Alternative zum Individualverkehr weiter zu steigern. Via Rail Tours ermöglichen die ÖBB Reisebüros und Endkund:innen durch dynamische Reisebausteine eine einfache Buchung in Österreich und Europa. Die Bahnreise (mit den ÖBB, aber auch DB, Trenitalia und SNCF) ist dabei immer Bestandteil des Angebots. Eine kontinuierliche Ergänzung des Angebots sowie die Verbesserung des Zugangs zum Service stehen im Mittelpunkt weiterer Aktivitäten für hochwertige Bahnerlebnisprodukte.

Die Österreichische Postbus AG bleibt ein zentraler Akteur für nachhaltige Mobilität in den Regionen. Als verlässlicher Partner im Linienbusverkehr für Gemeinden und Verkehrsverbünde überzeugt sie durch hohe Servicequalität und effizienten Ressourceneinsatz. Zusätzlich stellt die Österreichische Postbus AG das Schienenersatzverkehrsangebot für die Sicherstellung der Mobilitätskette mit bestmöglicher Qualität für die Kund:innen bereit. Ein besonderer Fokus lag 2025 auf der Weiterentwicklung autonomer Mobilitätslösungen – mit dem Ziel, innovative und flexible Angebote zu schaffen, die den Zugang zu öffentlicher Mobilität verbessern und langfristig zur Integration autonomer Systeme in den Regelbetrieb beitragen.

Güterverkehr im Wandel geopolitischer und struktureller Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2025 war für die gesamte RCG angesichts geopolitischer Herausforderungen, hoher Energiepreise und der damit verbundenen stark gestiegenen Wettbewerbsintensität mit dem Straßentransport sowie europaweiter Infrastruktur-Engpässe enorm herausfordernd.

Marktentwicklung und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das Jahr war von globalen Unsicherheiten bestimmt. Der anhaltende Zollstreit zwischen den USA und wichtigen Handelspartnern führte zu Verlagerungen in den Lieferketten, sprunghaften Veränderungen im Wettbewerbsumfelds und branchenspezifischen Unsicherheiten bezüglich des Handelsvolumens. Darüber hinaus führte der anhaltende Krieg Russlands gegen die Ukraine zur weiteren Verlagerung von Transportströmen aus China. Einerseits wurde verstärkt auf Seetransporte ausgewichen, andererseits wurden Bahntransporte auf den infrastrukturell deutlich schwierigeren Mittel- und Südkorridor umgelenkt. Erhöhte Transportzeiten und steigende Kosten waren die Folge. Zugleich wirkten hohe Faktorkostensteigerungen und eine gedämpfte industrielle Entwicklung in Europa insgesamt negativ auf die Transportnachfrage sowie insbesondere auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße. Diese negativen Entwicklungen spiegeln sich auch in den finanziellen Ergebnissen der meisten Schienengüterverkehrszweige der Staatsbahnen (z. B. DB Cargo, PKP Cargo, CD Cargo) wider.

Ein weiterer dämpfender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Bahntransports sind die seit 2024 kontinuierlich steigenden Engpässe in der europäischen Bahninfrastruktur. Geplante Langzeitsperren wie etwa die Tauernsperre in Österreich, aber auch zahlreiche ungeplante bzw. sehr kurzfristig geplante Baustellen entlang der internationalen Bahnkorridore in Deutschland, Italien sowie Ost- und Südosteuropa haben den Schienengüterverkehr 2025 stark unter Druck gebracht. Parallel dazu veränderten Reedereien ihre Tätigkeit mit Fokus auf die Verlängerung ihrer Wertschöpfungstiefe (z. B. Ausbau eigener Produkte, Erweiterung ihres Terminalnetzwerkes) im intermodalen Markt und verstärkten den Wettbewerbsdruck auf traditionelle Anbieter.

Ausblick

Für 2026 bleibt das Umfeld anspruchsvoll. Geopolitische Risiken sowie das mehrjährige Programm der Deutschen Bahn zur Infrastruktursanierung durch Gesamtsperren von internationalen Bahnkorridoren und strukturelle Marktverschiebungen werden den Güterverkehr weiter beeinflussen. Gleichzeitig bieten Investitionen in das europäische Bahnnetz und der Trend zu klimafreundlichen Transportlösungen langfristige Chancen – die RCG wird diese aktiv nutzen, um ihre Position als führende Bahnlogistikerin Europas weiter auszubauen.

Infrastruktur: Ein attraktives und leistungsfähiges System Bahn unter herausfordernden Bedingungen

Das Jahr 2025 war von einem herausfordernden Geschäftsumfeld geprägt. Ursachen sind weiterhin bestehende geopolitische Unsicherheiten, eine sich verschärfende Klimakrise sowie steigende Kosten. Trotzdem behauptet das System Bahn seine Position als attraktives und leistungsstarkes Rückgrat nachhaltiger Mobilität – und treibt als Vorreiter für die Klimaneutralität 2040 den politischen Auftrag des Mobilitätsmasterplans (BMIMI, vormals BMK, 2021) voran. Darüber hinaus fordert auch die Gesellschaft weiterhin attraktive, umweltfreundliche Verkehrslösungen ein, die als stabile Grundversorgung den aktuellen und neuen Nutzer:innen des System Bahn zur Verfügung stehen.

Das weiterhin hoch ausgelastete Bahnsystem verdeutlicht die hohe gesellschaftliche und politische Relevanz der Schiene und stellt gleichzeitig das System Bahn vor große Herausforderungen: Einerseits führt die stark steigende Nachfrage zu einer historisch hohen Betriebsleistung und Netzbelastung. Diese wird in den kommenden Jahren weiter ansteigen, so wächst durch die steigende Zugdichte der Druck, diese Leistung effizient, kosteneffektiv und mit hoher Qualität zu erbringen.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, setzt die ÖBB INFRA in den kommenden Jahren weiter auf ihre Strategie #INFRA.mobilitätswende. Sie soll eine klare strategische Balance zwischen Wachstum, Wirtschaftlichkeit und Qualität ermöglichen. Ziel ist es, den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur so zu gestalten, dass Kapazitäten nachhaltig erweitert und Engpässe abgebaut werden – ohne dabei die Stabilität und Zuverlässigkeit des bestehenden Betriebs zu gefährden. Zur Steigerung und Stabilisierung der Pünktlichkeitsleistung des Bahnsystems wurden zahlreiche Initiativen gestartet. Diese werden in den kommenden Jahren unter maßgeblicher Beteiligung der ÖBB INFRA fortgeführt.

Die wirtschaftlich angespannte Lage des Bundes erfordert Einsparungen und neue Ansätze in der Ressourcensteuerung, der Projektpriorisierung und der Digitalisierung. Die Herausforderung ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, ohne dass Pünktlichkeit, Sicherheit oder Kund:innenzufriedenheit darunter leiden. Der Fokus liegt daher auf einer nachhaltigen Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette – von der Bauplanung über den Betrieb bis hin zur Instandhaltung. Durch Innovationskraft und eine konsequente Qualitätsorientierung wird das Unternehmen seine Rolle als Rückgrat der klimafreundlichen Mobilität auf der Schiene weiter stärken.

Mit dem Zielnetz 2040 wurde 2024 die langfristige Strategie des Bundes für die österreichische Eisenbahninfrastruktur vorgelegt. Das Zielnetz 2040 basiert einerseits auf wesentlichen Zielen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Güterverkehrs in Österreich und andererseits auf Kapazitätserfordernissen, Umweltauswirkungen und volkswirtschaftlichen Effekten. Mithilfe der Rahmenpläne werden die Ziele aus dem Zielnetz 2040 schrittweise umgesetzt.

B.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet die relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich so als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. ESRS 2.GOV-5.36.a

Chancen und Risiken sind im ÖBB Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios erfolgt synchron zur jeweiligen Planung. ESRS 2.GOV-5.36.b

Eine Konzernrichtlinie und ein konzernweit verbindliches Chancen- und Risikomanagement-Handbuch definieren die Mindestanforderungen für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik ist die Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Risiken sollen nur dann bewusst eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar ist und mit der erwarteten Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts einhergehen. ESRS 2.GOV-5.36.b

Ende 2025 verteilen sich die wesentlichen Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder.

Strategische Steuerung des Risikoportfolios

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

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

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

Personal, Führung und Organisation

Der Fachkräftemangel in Österreich führt im Personalbereich zu dem Risiko, dass es durch die fehlende Verfügbarkeit von bestimmten Mitarbeiter:innengruppen – wie Verschieber:in oder Buslenker:in – oder eine erhöhte Fluktuation zu Engpässen kommt. Die ÖBB haben verschiedene Maßnahmen gesetzt, um dieser gesellschaftlichen Entwicklung entgegenzuwirken. Zudem verbessern die ÖBB laufend ihr Employer-Branding, die Arbeitgeberwerbung und das Recruiting. Um möglichen strafbaren Handlungen von Mitarbeitenden entgegenzuwirken, werden neben reaktiven Maßnahmen und solchen zur Früherkennung vor allem präventive Schritte wie etwa in Form von Schulungen gesetzt. Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung einzelner Entlohnungsbestandteile führen zu möglichen Risiken in Hinblick auf die Gehaltssumme. Das Beobachten der Sachverhalte, das Führen von Verhandlungen und gegebenenfalls die juristische Begleitung verringern das Risikopotenzial.

Recht und Haftung

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

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

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

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

Einkauf und Beschaffung

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

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können sowohl zu Mehraufwendungen als auch zu Umsatzeinbußen führen, ebenso wie zu rechtlichen Konsequenzen. Um dieses Risiko zu mindern, wird laufend eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt. Der Fokus liegt neben der Verfügbarkeit auch auf der Sicherstellung der weiteren Schutzziele der Informationssicherheit: Vertraulichkeit und Integrität. Die umfassende Informationssicherheitsstrategie wird strukturiert und übergreifend umgesetzt. Dies erfolgt einerseits im Regelbetrieb, aber auch im Rahmen von Programmen und Projekten. Ebenso haben die ÖBB die Themen „Generative künstliche Intelligenz (KI)“ und „Sicherheit“ auf ihrer Agenda. So wurden Awarenessmaßnahmen hinsichtlich der Verwendung generativer KI gesetzt und entsprechende Governanceregelungen in Anlehnung an die KI-Verordnung der Europäischen Union (EU) 2024 / 1689 etabliert. Die Beispiele für die erwähnten Maßnahmen und Initiativen zeigen einen Teil des breiten Spektrums, in dem strategische und operative Maßnahmen gesetzt werden und Informationssicherheit geplant und systematisch gesteuert wird. Im Zusammenhang mit möglichen Informationssicherheitsrisiken ist die konzernweite Erarbeitung wesentlicher möglicher Szenariobedrohungen gesondert anzuführen. Mögliche Auswirkungen wurden konkret definiert, bewertet und mit Maßnahmen versehen.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Tochterunternehmen und Beteiligungen betrachtet. Mögliche Risiken in diesem Feld bestehen darin, dass Planwerte nicht erreicht werden. In der Folge ist Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstests abzuwerten bzw. werden Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich. Zur Risikominderung wird die Entwicklung im Rahmen des Controllings laufend beobachtet und analysiert, um rechtzeitig gegensteuern zu können.

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

Nachhaltigkeitsberichterstattung

Werkzeuge zur Risikobewertung

Die zentrale Erfassung, Bewertung und Steuerung relevanter Risiken sowie eine speziell angepasste Risikomanagementsoftware unterstützt die Prozessüberwachung und Konsolidierung der ermittelten Risiken. Es werden Berichte für die Unternehmensführung abgeleitet. Gemeinsam mit den Ergebnissen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse bilden die ermittelten Risiken die Grundlage der zu berichtenden Themen zur Nachhaltigkeit. Weitere Informationen zur Verbindung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit dem Risikomanagement des Konzerns finden sich in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“*. ESRS 2.GOV-5.36.a

Einbindung der Risikobewertung

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

B.3. Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Die im ÖBB Konzern eingesetzten Derivate sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps, Devisentermingeschäfte und Rohstoffswaps) mit einem Nominale von rd. 429,2 Mio. EUR (Vj: rd. 464,0 Mio. EUR).

In 2025 wurden Rohstoffswaps für die Lieferjahre 2026 und 2027 mit einem Nominale von rd. 16,6 Mio. EUR (Vj: rd. 25,6 Mio. EUR) abgeschlossen, und ein Plain-Vanilla-Zinsswap mit einem Nominale von rd. 25,3 Mio. EUR ist ausgelaufen.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

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

Zinsänderungsrisiko

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

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

Währungsrisiko

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

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

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

Kontrahentenrisiko

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

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

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

Rohstoffrisiko

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

Strom

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

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

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

Diesel

Entsprechende Dieselvolumen kommen im ÖBB Konzern grundsätzlich bei zwei Gesellschaften zur Anwendung: bei der Österreichischen Postbus AG und bei der ÖBB-Produktion GmbH.

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

Die Österreichische Postbus AG ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße und betreibt dafür Busse, die mit Diesel betrieben werden. Die ÖBB Produktion GmbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und betreibt Lokomotiven mit Dieselantrieb.

Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der Österreichischen Postbus AG und der ÖBB Produktion GmbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffs erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

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

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde die Dieselpreisabsicherung für die Österreichische Postbus AG in Höhe von 70 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2026 und in Höhe von 35 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2027 sowie für die ÖBB-Produktion GmbH in Höhe von 60 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Lieferjahr 2026 und in Höhe von 30 % des jährlichen Treibstoffbedarfs für das Jahr 2027 genehmigt und durchgeführt.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand für die Budgetperiode zu stabilisieren sowie eine Minimierung der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität zu erreichen – für die Österreichische Postbus AG sowie die ÖBB-Produktion GmbH und somit für den ÖBB Konzern. Messlatte für den Erfolg der Absicherungsaktivitäten beim Rohstoff Diesel ist der jeweilige Budgetkurs und nicht die Erreichung einer möglichst hohen Kompensation des Einkaufspreises auf Monatsebene.

Auf mögliche Auswirkungen der Kriegshandlungen im Nahen Osten wird in Erläuterung 35 zum Konzernabschluss eingegangen.

C. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Die Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur nimmt im ÖBB Konzern eine wichtige Rolle ein. Der ÖBB Konzern als einer der größten Technologieanwender in Österreich bekennt sich dabei zu bedarfsorientierten F&E-Tätigkeiten. Sei sollen eine Steigerung von Produktivität, Kapazität, Qualität und Resilienz des Systems Bahn bewirken und einen positiven Beitrag für den Klimaschutz leisten. Innerhalb des ÖBB Konzerns wird im Bereich Forschung, Technologie und Innovation grundsätzlich in die Bereiche Asset- / Technologieinnovation sowie Produkt- / Serviceinnovation unterschieden. In der konzernweiten integrierten FTI-Strategie werden beide Arten der Innovationen abgebildet. Das betont den der Mehrwert der gesamtheitlichen Betrachtung von Innovation, von Assets der Infrastruktur über Fahrzeugthemen hin bis zur Betriebsführung und Kund:innenorientierung. Dabei erfolgt eine Betrachtung aller Phasen – vom ersten Konzept bis zum Roll-out.

Um das Ziel der Weiterentwicklung des Systems Bahn sicherzustellen, beteiligt sich der ÖBB Konzern an zahlreichen nationalen und internationalen F&E-Programmen und -Projekten. So sind die ÖBB beispielsweise seit 2021 Programmpartner in Europe´s Rail Joint Undertaking (EU-Rail) – Europas größtem F&E-Programm für das System Bahn. EU-Rail ist ein auf acht Jahre konzipiertes Programm, an welchem Bahngesellschaften wie die ÖBB gemeinsam mit der Industrie sowie Forschungspartnern und der Europäischen Kommission arbeiten. Ziel des Programms ist es, konkrete Projekte für Kapazitätssteigerungen für Personen- und Gütertransport sowie Forcierung von Digitalisierung und Dekarbonisierung zu entwickeln und umzusetzen. Die Folgen sind Effizienzsteigerung und Kostensenkung, um eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu sichern. Diese Projekte (sogenannte **Flagship Projects, FP**) umfassen beispielsweise:

- **FP1:** Entwicklung eines europaweit einheitlichen Traffic Management Systems (TMS),
- **FP2:** Entwicklungen für den digitalen und automatisierten Bahnbetrieb,
- **FP3:** integrierte Asset-Lösungen für verbesserte Instandhaltung (z. B. Weiterentwicklung des Zuglaufcheckpoints),
- **FP4:** nachhaltige und grüne Lösungen für Fahrzeuge und Infrastruktur,
- **FP5:** Testung der digitalen automatischen Kupplung inklusive der Automatisierung des Verschubs in den Verschubknoten (im Projekt Full Digital Freight Train Operation, FDFTO) und der Lösungen für einen automatisierten und autonomen Verschub sowie
- **FP6:** kostengünstige Infrastrukturlösungen für Regionalbahnen.

Ein konzernweiter Schwerpunkt ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK), die eine Grundvoraussetzung für die Attraktivierung des Schienengüterverkehrs darstellt und die Kapazität des Systems Bahn insgesamt erhöhen soll. Neben der Beteiligung des ÖBB Konzerns am EU-Rail Flagship Projekt 5 „TRANS4MR" leitet der ÖBB Konzern das „European DAC Delivery Programme" (EDDP). Damit nehmen die ÖBB beim Thema „DAK" eine gestaltende Rolle in Europa ein. Im Anschluss an die Entwicklungsarbeiten des neuen Kupplungssystems inklusive zusätzlicher Applikationen planen die ÖBB im Jahr 2026 den Einsatz eines innovativen Demonstratorzuges. Ziel ist es, den Einsatz unter realen Betriebsbedingungen auf verschiedenen Strecken und Standorten innerhalb Österreichs zu erproben. Dafür begannen bereits im 3. Quartal 2025 die Vorbereitungen (Umrüstung). Innerhalb des ÖBB Konzerns werden die Arbeiten für die DAK im engen Zusammenspiel der Konzerngesellschaften Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH umgesetzt und in der ÖBB-Holding AG koordiniert.

„Rail4Climate" (R4C) ist ein Programm, das von der ÖBB-Holding AG gemeinsam mit Initiativenpartnern aus Industrie, Wissenschaft und Bedarfsträgern entwickelt wurde. Im Juni 2025 wurden die Zuschläge aus diesem bahnspezifischen, nationalen Innovationsprogramm kommuniziert. Auch wurden im Oktober zwei Projekte mit ÖBB Beteiligung erfolgreich gestartet: So etwa „SARI30" – selbstfahrender Güterwagen und Weicheninspektion mit Fahrzeug. Der Schwerpunkt des unter Federführung des BMIMI laufenden Programms liegt auf der Überführung europäischer und nationaler Forschungsergebnisse in die konkrete prototypische Erprobung. Das soll unter möglichst realitätsnahen Betriebsbedingungen geschehen – mit dem Zweck, die jeweiligen Technologien möglichst nahe zur Markt- und Roll-out-Reife zu bringen. Für das zweite Halbjahr 2026 werden im Rahmen der zweiten Ausschreibung weitere Zuschläge für Projekte mit ÖBB Beteiligung erwartet.

Einige Projekthighlights aus dem Bereich Forschung, Technologie und Innovation sowie auch der Open Innovation im ÖBB Konzern im Jahr 2025 sind nachfolgend dargestellt:

- **Tunnel Drainage Rover** (ÖBB-Infrastruktur AG): Aktuell wird ein autonom fahrender Inspektionsroboter für Tunneldrainagen – Tunnel Drainage Rover (TDR) – entwickelt, um die zukünftige Verfügbarkeit von Eisenbahntunneln zu erhöhen, die Drainageinspektion ohne Unterbrechung des Eisenbahnbetriebs zu ermöglichen und den Personalbedarf für die Drainageinspektion und -spülung zu optimieren. Zusätzlich werden Methoden zur automatisierten Versinterungsklassifikation erarbeitet. Diese bewerten per Video- und Scandaten den Versinterungszustand der Drainagerohre. Das wiederum ist die Grundlage für eine bedarfsorientierte Instandhaltung und eine Optimierung von Ressourcen und Tunnelsperren. Das Forschungsprojekt wird im Rahmen des COMET-Förderungsprogramms in Zusammenarbeit mit der Linz Center of Mechatronics GmbH und der Montanuniversität Leoben (Zentrum am Berg) durchgeführt.
- **SARI30 – Selfpropelled Autonomous Railcar Integration** (Rail Cargo Austria AG): In der ersten Projektphase (R4C) wird das Konzept für die Initiative SARI erarbeitet. Dafür soll bei einem bestehenden Kunden die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von einem (teil)autonomen bzw. hochautomatisierten selbstfahrenden Güterwagen auf der letzten Meile im Sekundärnetzwerk praktisch demonstriert werden. In dieser Projektphase werden 4.000 Lkw-Fahrten pro Jahr auf die Schiene verlagert.
- **AM2Scale** (ÖBB-Technische Services-GmbH): „AM2Scale" ist ein national gefördertes FFG-Projekt der ÖBB-Technische Services-GmbH. Es treibt die Transformation der Ersatzteilversorgung durch den strategischen Einsatz additiver Fertigungstechnologien gezielt voran. Ziel ist es, die Verfügbarkeit kritischer Komponenten signifikant zu erhöhen und dadurch Stillstandszeiten von Fahrzeugen und Anlagen drastisch zu reduzieren. „AM2Scale" adressiert zentrale Herausforderungen entlang der gesamten Entwicklungs- und Fertigungskette. So entwickelt das Projekt innovative Lösungen für eine nachhaltige, dezentrale und effiziente Ersatzteilbereitstellung. Im Fokus stehen die intelligente Nutzung von Bauteil-, Prozess- und Lebenszyklusdaten sowie die Integration digitaler Werkzeuge wie Data-Hubs und digitaler Zwillinge. Mit ihrem Einsatz wird die Ausschussrate gesenkt, der CO_2-Fußabdruck minimiert und die Wirtschaftlichkeit gesteigert. Durch den klaren Fokus auf industrielle Forschung und Pilotanwendungen im Unternehmensumfeld ebnet „AM2Scale" den Weg für die Skalierung additiver Fertigung bei Schienenfahrzeugbetreibern und Energieversorgern. Das Projekt leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Instandhaltung.
- **Autonome Shuttles** (Österreichische Postbus AG / ÖBB-Personenverkehr AG): Die Technologie des automatisieren Fahrens bietet viele Chancen für Verkehrssicherheit und öffentlichen Verkehr in abgelegenen Regionen. Zugleich ist es eine mögliche langfristige Antwort auf den drohenden Mangel an Lenker:innen im Busmarkt. Mit dem Projekt „Postbus Autonomous Shuttle Service Transportation" soll der Reifegrad der Technologie und des Marktes abgetestet werden. Dafür sollen autnome Shuttles in Pilotregionen zum Einsatz kommen. Im Fokus stehen die technologische und wirtschaftliche Skalierungsfähigkeit in einer sich wandelnden (Rechts-)Umgebung.
- **Digitalisierung im Schienenersatzverkehr (fortan SEV)** (Österreichische Postbus AG): Der SEV-Prozess umfasst die Anforderung, die Disposition sowie die Abrechnung. Er wurde bzw. wird aktuell digitalisiert und teilautomatisiert, wodurch Reaktionszeiten erheblich verkürzt werden. Eine zentrale Plattform ermöglicht nun eine effiziente, softwaregestützte Kommunikation zwischen Disponent:innen, Lenker:innen und Subunternehmen, wodurch Telefonketten entfallen. Echtzeittracking der Busse sorgt für volle Transparenz für alle Beteiligten. Zukünftig sollen auch für Fahrgäste aktuelle Ankunfts- und Anschlussinformationen digital bereitstehen. Eine integrierte Navigationslösung mit hinterlegten SEV-Linienführungen unterstützt Lenker:innen bei der Streckenführung. Das reduziert Fehler durch mangelnde Ortskenntnis oder Umleitungen. Durch die Nutzung bestehender Systeme und Geräte wurde eine innovative, kosteneffiziente Lösung geschaffen, die den SEV-Prozess schneller, transparenter und kund:innenfreundlicher macht.

Das Schwerpunktthema von ÖBB Open Innovation lautete 2025 „Energy meets Mobility". Hierbei wurden umfangreiche Validierungs- und Explorationsarbeiten durchgeführt. Ein besonders positives Beispiel für die gelungene Community-Arbeit ist der „Hack4Rail" – ein gemeinsamer Hackathon der DB, SBB und ÖBB. Das Team „Corporate Venturing" widmete sich intensiv der Entwicklung eines Einkaufsprozesses, der die Zusammenarbeit mit Start-ups erleichtern soll. Im Bereich Produkt- und Serviceinnovationen wurde „ÖBB Echo" implementiert – ein Kund:innenpool, der genutzt wird, um wertvolles Feedback zu neuen Produkten und Services einzuholen.

Aktuell wird das F&E-Projektportfolio über das konzerninterne FTI-Tool erhoben. Dort kann man mit einfachen Abfragen und entsprechenden Filteroptionen, beispielsweise nach Themenfeld oder nach Teilkonzern, einen Überblick über aktuelle und kürzlich abgeschlossene F&E-Projekte erhalten. Damit werden z. B. die 68 im Jahr 2025 im ÖBB Konzern laufenden F&E-Projekte mit einem Projektvolumen der ÖBB von rd. 87,5 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit) einfach sichtbar gemacht. Dies unterstreicht auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der F&E-Tätigkeiten des ÖBB Konzerns.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick	2025	2024
Assetinnovationen		
Aktuell laufende Forschungsprojekte (Anzahl)	68	84
Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. EUR*)	87,5	43,0
Projektvolumen (ÖBB inkl. Partner) in Mio. EUR*)	669,1	555,8
Projektpartner aus Forschung (Anzahl)	30	25
Projektpartner aus Industrie (Anzahl)	86	80
Projektpartner KMUs (Anzahl)	61	81
Serviceinnovationen		
Über interne Plattformen eingereichte Ideen (Anzahl)	1.060	1.434

*) Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

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

Die Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS ist ein konzernweit gültiger Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet. ESRS 2.GOV-1.22.c; ESRS 2.GOV-5.36.a

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses werden in Abständen Projekte unter externer Begleitung zur Weiterentwicklung des IKS durchgeführt. In der Folge werden die identifizierten und zielführenden Weiterentwicklungsschritte gesetzt. ESRS 2.GOV-1.22.c; ESRS 2.GOV-5.36.a

Das IKS orientiert sich am internationalen Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission). Es umfasst folgende Elemente: Identifikation, Analyse, Bewertung, Steuerung, Wirksamkeitsüberwachung, Dokumentation und Kommunikation von IKS-relevanten Prozessen, Risiken und Kontrollen sowie die Überwachung dieser Aktivitäten. ESRS 2.GOV-1.22.c; ESRS 2.GOV-5.36.a

D.1. Kontrollumfeld

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

D.2. Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

Die wesentlichen Risiken werden auf Basis der Prozessdokumentationen in periodischen Abständen identifiziert und erfasst. Geeignete Kontrollaktivitäten werden festgelegt, um Risiken auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird durch periodische Selbstevaluierung überprüft und dokumentiert. ESRS 2.GOV-5.36.a

Für die Risikoidentifikation ist ein nach Kategorien gegliedertes Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert. Sollte ein Schlüsselrisiko dem Grunde nach vorliegen, wird für das dahinterliegende Detailrisiko von der jeweiligen Konzerngesellschaft verpflichtend eine adäquate Kontrollmaßnahme definiert und durchgeführt. ESRS 2.GOV-5.36.a

Im ÖBB Konzern sind neben dem IKS die Stabstellen „Konzernrevision" und „Compliance" eingerichtet. Die Konzernrevision kontrolliert dabei u. a. das Vorhandensein eines wirksamen IKS und prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Für Compliance liegt neben der weisungsfreien, anlassbezogenen Überprüfung von Sachverhalten ein wesentlicher Aspekt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen. ESRS 2.GOV-5.36.a

D.3. Information und Kommunikation

Jeder Teilkonzern weist auf Basis der konzernweiten Mindestvorgaben ein angemessenes, wirksames IKS nach. Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgen somit eigenverantwortlich ebendort. Der konzernweit gültige Mindeststandard zur Umsetzung des IKS wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst. ESRS 2.GOV-5.36.a

Für die Organisationseinheiten des Konzerns besteht die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation. Diese erfasst die innerprozessual identifizierten Risikofelder mit den vorgesehenen mitigierenden Schlüsselkontrollen 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. ESRS 2.GOV-5.36.a

D.4. Überwachung

Die definierten Kontrollschritte werden laufend getestet und gegebenenfalls mit Verbesserungsmaßnahmen versehen. Zusätzlich erfolgen punktuelle Überprüfungen durch die Konzernrevision. Ergänzend ist das IKS im Rechnungslegungsprozess fixer Bestandteil der Abschlussprüfung durch die Wirtschaftsprüfer:innen. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsratsgremiums überwacht die Wirksamkeit des IKS auf Basis einer regelmäßigen Berichterstattung durch die Vorstandsmitglieder. ESRS 2.GOV-5.36.e

D.5. Rechnungslegung

Für die Vorprozesse zur Rechnungslegung wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt. Die betreffenden Abläufe wurden 2005 in eine konzernweit tätige Einheit für Accounting-Services innerhalb der ÖBB-Business Competence Center GmbH übergeführt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG operativ in ihrer Harmonisierungstätigkeit durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

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

Alle Tochterunternehmen liefern für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten. Diese sind Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Bilanz, Geldflussrechnung sowie Erläuterungen zum Konzernabschluss. Die Daten werden von lokalen Wirtschaftsprüfer:innen geprüft. Das geschieht unter Beachtung der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) und der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe. Die Prüfung wird mit der „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ abgeschlossen. Deren Einlangen ist die Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

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

D.6. Nachhaltigkeitsberichterstattung

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

E. Nichtfinanzielle Erklärung

E.1. Allgemeine Angaben

Grundlagen für die Erstellung

Der Bericht wird im Jahr 2025 freiwillig als Teil des Konzernlageberichts gemäß den Bestimmungen zur konsolidierten Nichtfinanziellen Erklärung des § 267a UGB idF Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes (NaDiVeG) erstellt und veröffentlicht. Sie wird einer unabhängigen externen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. unterzogen. Der Konsolidierungskreis entspricht jenem des Konzernabschlusses der ÖBB-Holding AG, sofern nicht anders angegeben. Die Berichterstattung erfolgt gemäß den Vorgaben der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sowie der EU-Taxonomie-Verordnung (EU 2020 / 852). Die vorliegende Nichtfinanzielle Erklärung wurde von den Vorständen der ÖBB-Holding AG freigegeben und in seiner finalen Version dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vorgelegt. Die Angaben und Daten beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2025, die Vorjahreszahlen 2024 werden wo möglich zu Vergleichszwecken angeführt. ESRS 2.BP-1.5.a, b

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

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

Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Konkrete Umstände gemäß ESRS-Anforderungen	Angaben zu konkreten Umständen
Zeithorizonte ESRS 2.BP-2.9.a, b	Die Zeithorizonte für die Nichtfinanzielle Erklärung wurden in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS vorgenommen und wie folgt definiert: – Kurzfristig: Berichtszeitraum des Abschlusses – Mittelfristig: vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu fünf Jahren – Langfristig: mehr als fünf Jahre
Schätzungen zur Wertschöpfungskette ESRS 2.BP-2.10.a, b, c, d	Schätzungen bei Kennzahlen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette betreffen E1 Klimawandel sowie E5 Kreislaufwirtschaft und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert.
Quellen für Schätzungen und Erqebnisunsicherheiten ESRS 2.BP-2.11.a, b	Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten betreffen E1 Klimawandel sowie E5 Kreislaufwirtschaft und werden an entsprechender Stelle gemäß den Anforderungen näher erläutert.
Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen ESRS 2.BP-2.13.a, b, c	Nachhaltigkeitsinformationen werden wie im Vorjahr im Zuge der Nichtfinanziellen Erklärung entsprechend den Anforderungen der ESRS offengelegt. Nach Möglichkeit werden Vorjahreswerte inkl. deren Veränderungen zum aktuellen Berichtsjahr entsprechend den Anforderungen der ESRS ausgewiesen.
Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen ESRS 2.BP-2.14.a, b, c	Geringfügige Anpassungen von Vorjahresangaben sind in den jeweiligen Kapiteln mit Fußnote ausgewiesen und erläutert. Eine wesentliche Korrektur in der Abfalltabelle (Kapitel E5-5) ist ebenfalls mit einer Fußnote gekennzeichnet und näher erläutert.
Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung ESRS 2.BP-2.15	Es werden keine Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften angegeben, jedoch wird im ESRS-Index eine Gegenüberstellung der ESR-Standards und der GRI-Standards angeführt. Die Angabe nach GRI erfolgt rein informativ.
Aufnahme von Verweisen ESRS 2.BP-2.16	Die Nichtfinanzielle Erklärung ist Teil des Lageberichts des Geschäftsberichts der ÖBB-Holding AG. Folgende Informationen zu ESRS-Anforderungen sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss bzw. in anderen Kapiteln des Lageberichts enthalten: – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (ESRS 2.GOV-3.29.a-e, ESRS 2.GOV-1.22.d) – siehe Erläuterung 32 zum Konzernabschluss. – Strategie und Geschäftsmodell (ESRS 2.SBM-1.40.a, f) – Lagebericht Kapitel A.1. – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS 2.GOV-5.36.a, b, c, d, e; ESRS 2.GOV-1.22.c; ESRS 2.GOV-2.26.b) – Lagebericht Kapitel B. und D. – Hinsichtlich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag wird auf die Erläuterung 35 im Konzernabschluss verwiesen.
Stufenweise Angabepflicht ESRS 2.BP-2.17	Der ÖBB Konzern überschreitet die durchschnittliche Zahl von 750 Beschäftigten zum Bilanzstichtag 31.12.2025 und nimmt daher die stufenweise Angabepflicht gemäß ESRS 1 Anlage C nicht in Anspruch.

Governance

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Führungsstruktur

Die ÖBB-Holding AG steht an der Spitze des ÖBB Konzerns und ist für die strategische Ausrichtung des Konzerns zuständig. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht im Jahr 2025 aus zwei Personen – Andreas Matthä und Manuela Waldner –, die in ihrer Rolle mit der gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit eine ordnungsgemäße Geschäftsführung sicherstellen. Dabei verfolgen sie eine Unternehmensstrategie, die sowohl die Interessen der Republik Österreich als Eigentümerin wie auch die der Arbeitnehmer:innen berücksichtigt.

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

Mag.a Manuela Waldner studierte Betriebswirtschaft an der Universität Graz und startete ihre berufliche Laufbahn in einem Zivilingenieurbüro für Tiefbau. Nach ihrer Tätigkeit bei einer Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft wechselte sie zum Beratungsunternehmen Boston Consulting Group Austria. Dort war sie von 2009 bis 2023 in unterschiedlichen Positionen tätig (mit Schwerpunkt im Eisenbahn- und Industriesektor) und ab 2019 in den Funktionen als Managing Director und Partnerin. Seit Juli 2023 ist sie Chief Financial Officer (CFO) und Mitglied des Vorstands der ÖBB-Holding AG. Sie war im Jahr 2025 zusätzlich Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Business Competence Center GmbH. ESRS 2.GOV-1.21.c, 22.a, c; ESRS G1.GOV-1.5.a, b

Andreas Matthä trat nach seinem Abschluss an der Höheren Technischen Bundeslehranstalt 1982 in den Dienst der ÖBB ein. Nach seiner Tätigkeit in der Bauleitung Wien für Brücken- und Tiefbau war er ab 1986 in der Generaldirektion für die Instandhaltung des Brückenbaus in ganz Österreich verantwortlich. 2002 schloss er das Studium der Unternehmensführung an der FHWien der WKW ab. Im Jahr 2005 wurde Matthä Prokurist und Geschäftsbereichsleiter für Controlling und Finanzen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Ab 2008 fungierte er als Ressortvorstand für Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG und ab 2009 als Vorstand für Finanzen, Markt und Service. Seit Juli 2016 ist Andreas Matthä Chief Executive Officer (CEO) der ÖBB-Holding AG. Zusätzlich war er im Jahr 2025 Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG sowie stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Business Competence Center GmbH. Von 2019 bis Ende 2025 war Andreas Matthä zudem Präsident des Verbands der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER). ESRS 2.GOV-1.21.c, 22.a, c; ESRS G1.GOV-1.5.a, b

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

Geschäftsverteilung / Zuständigkeiten ÖBB-Holding AG und Aufsichtsratsmandate*)

Andreas Matthä (CEO)	Manuela Waldner (CFO)
– Konzernstrategie Unternehmensentwicklung und -organisation – Konzernkommunikation / Newsroom – Konzernrecht und Vorstandssekretariat – Systemtechnik und Konzernproduktion – Corporate Affairs – Strategisches HR-Management	– Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern – Konzerncontrolling – Konzernfinanzen – Strategisches Konzern IT-Management – Strategischer Konzerneinkauf
– Compliance – Konzernrevision	
Aufsichtsratsmandate: – ÖBB-Personenverkehr AG – Rail Cargo Austria AG – ÖBB-Business Competence Center GmbH (Stv.)	Aufsichtsratsmandate: – ÖBB-Infrastruktur AG – ÖBB-Business Competence Center GmbH

*) ESRS 2.GOV-1.22.b, c.

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

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

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane[*)]

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

[*)] ESRS 2.GOV-1.22.a, b.

Die Steuerungsaufgaben der Verwaltungs- und Leitungsorgane (Vorstand) werden durch die Tätigkeiten des Aufsichtsorgans (Aufsichtsrat) unterstützt. Der Aufsichtsrat bildet gemeinsam mit dem Vorstand der ÖBB-Holding AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen. Er wird regelmäßig über die Fortschritte in der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie unterrichtet. Informationen zu Verfahren, Kontrollen und Vorgängen im Bereich der Governance finden sich in *Kapitel D. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems unter D.5. Rechnungslegung.* Weiterführende Informationen zum Risikomanagement des ÖBB Konzerns sind in *Kapitel B.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten* zu finden. ESRS 2.GOV-1.22.c, d

Diversität der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ÖBB-Holding AG
Stichtag 31.12 ESRS 2.GOV-1.21.a, b, d, e

	2025	2024
Geschäftsführende Mitglieder in Köpfen	2	2
davon Frauen in Prozent	*50,0*	*50,0*
davon Männer in Prozent	*50,0*	*50,0*
davon Divers in Prozent	*0*	*0*
Nicht geschäftsführende Mitglieder[*)] in Köpfen	12	12
davon Frauen in Prozent	*41,7*	*50,0*
davon Männer in Prozent	*58,3*	*50,0*
davon Divers in Prozent	*0*	*0*
Vertretung der Beschäftigten in Köpfen	4	4
davon Frauen in Prozent	*25,0*	*25,0*
davon Männer in Prozent	*75,0*	*75,0*
davon Divers in Prozent	*0*	*0*
Unabhängige Gremienmitglieder in Prozent	100	100

[*)] Summe der Eigentümer- und Belegschaftsvertreter:innen.

Fähigkeiten und Fachkenntnisse zur Überwachung der Nachhaltigkeitsaspekte

Ökologische und soziale Verantwortung sind ebenso Teil der ÖBB Konzernstrategie wie wirtschaftlicher Erfolg. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, wurde 2024 erstmals eine konzernweite ESG-Upskilling-Schulung auf Deutsch und Englisch durchgeführt. Ziel ist es, den Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen das notwendige nachhaltigkeitsbezogene Fachwissen zu relevanten rechtlichen Pflichten, aber auch potenziellen Risiken und Chancen zu vermitteln. Damit verbunden ist ein Mehrwert für die ÖBB in Form einer fundierten Entscheidungsgrundlage und einer gestärkten Zukunftsfähigkeit. Die Teilnahme ist für Aufsichtsräte, Vorstände und Geschäftsführer:innen des ÖBB Konzerns verpflichtend und wurde für neue Mitglieder auch 2025 fortgeführt. ESRS 2.GOV-1.22.d, 23.a, b

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

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

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

Nachhaltigkeitsboard

Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen ÖBB-Holding AG (inkl. Bereichsleiter und Team Nachhaltigkeit), ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Immobilien GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG, Österreichische Postbus AG, Rail Cargo Group, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH

Plattform Konzern Nachhaltigkeit

Ökologischer Bereich	Sozialer & ökonomischer Bereich	NH-Kommunikation & Corporate Affairs (Marke & Kommunikation)
Kernteam: Nachhaltigkeitskoordinator:innen der ÖBB-Holding AG und der Tochtergesellschaften inkl. der ökologischen Bausteinansprechpartner:innen und nominiertem:r Betriebsratsvertreter:in	**Kernteam:** Nachhaltigkeitskoordinator:innen der ÖBB-Holding AG und der Tochtergesellschaften inkl. der sozialen und ökonomischen Bausteinansprechpartner:innen und nominiertem:r Betriebsratsvertreter:in	**Kernteam:** Konzernkommunikation, Corporate Affairs, Systemtechnik & Konzernproduktion
Ökologische Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie *(Zuständigkeiten[1])* **1. Klimaschutz & Energie** *HO-O* **1a. Dekarbonisierungspfad Mobilität** **1b. Dekarbonisierungspfad Gebäude (inkl. ortsfeste Anlagen)** **1c. Dekarbonisierungspfad Scope 3-Emissionen** **2. Anpassung an den Klimawandel** *HO-O* **3. Emissionen (inkl. Schall / Lärm)** *HO-O* **4. Biologische Vielfalt & Ökosysteme (inkl. Flächen / Boden)** *IN* **5. Ressourcenmanagement & Kreislaufwirtschaft** *HO-O* **6. Nachhaltige Beschaffung** *HO-E* **7. Innovation & Technologie** *HO-S; HO-O* **8. Sustainable Finance** *HO-F*	**Soziale und ökonomische Bausteine der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie** *(Zuständigkeiten[1])* **9. Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot** *HO-S* **10. Arbeitsfähigkeit & Gesundheit | Safety | Security** *HO-P; HO-O; HO-I* **11. Vielfalt & Chancengleichheit** *HO-P* **12. Datenschutz | Compliance | Transparenz | Menschenrechte** *HO-J; HO-L; HO-P; HO-O; HO-F* **13. Soziale Verantwortung** *HO-K; WE* **14. Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber** *HO-P* **15. Learning & Development** *HO-P; IN* **16. Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung** *HO-S*	*Koordination Marke & Kommunikation durch bestehende Steuerungsstrukturen von Konzernkommunikation und Public Affairs*

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

Zuständige Konzernbereiche: HO ÖBB-Holding AG / **HO-E** Strategischer Konzerneinkauf / **HO-F** Konzernfinanzen / **HO-I** Strategisches Konzern-IT-Management / **HO-J** Konzernrecht / **HO-K** Konzernkommunikation – Newsroom / **HO-L** Compliance / **HO-O** Systemtechnik & Konzernproduktion / **HO-P** Strategisches HR-Management / **HO-S** Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation / **IN** ÖBB-Infrastruktur AG / **WE** ÖBB-Werbung GmbH

Funktion	Aufgaben*)
Nachhaltigkeitsboard	Findet mehrmals jährlich statt. Es dient dem Austausch der für die Nachhaltigkeitsagenden zuständigen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer:innen. Inhalt ist die strategische Ausrichtung des Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeit sowie spezifische Nachhaltigkeitsthemen.
Konzernplattform Nachhaltigkeit	Bausteinansprechpartner:innen und Nachhaltigkeitskoordinator:innen aus der Holding und den Gesellschaften treffen sich mehrmals jährlich. Im Fokus stehen konzernübergreifende Nachhaltigkeitsthemen, Umsetzungsmaßnahmen und deren Fortschritt zur Unterstützung der Ziele der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Die Basis bilden Entscheidungen des Nachhaltigkeitsboards.
Nachhaltigkeitsteam der ÖBB Holding AG	Konzernweite Steuerung, Koordination und Monitoring der Themenbereiche „Nachhaltigkeit" und „Klimaschutz" sowie die Erstellung und Weiterentwicklung der gesellschaftsübergreifenden ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie.
Bausteinansprechpartner:innen	Fachliche Ansprechpartner:innen für die jeweiligen Themen der 16 Bausteine der Nachhaltigkeit.
Nachhaltigkeitskoordinator:innen der Gesellschaften	Hauptansprechpartner:innen für alle Fragen rund um Nachhaltigkeit sowie Treiber der operativen Umsetzung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie in der jeweiligen Gesellschaft.

*) ESRS 2.GOV-2.26.a, b.

Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich aus Gesetz sowie Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Das höchste Kontrollorgan (Aufsichtsrat) hält fünfmal im Jahr ordentliche Sitzungen ab und bei Bedarf zusätzliche außerordentliche Sitzungen. Im Rahmen dieser werden dem Aufsichtsrat regelmäßig standardisierte Berichte zu den Themenbereichen „Human Resources", „Compliance", „Revision", „Datenschutz", „Risikomanagement", „Internes Kontrollsystem", „Sicherheit", „Nachhaltigkeit" und „Diversity" übermittelt. Zusätzlich zu den standardisierten Berichten sowie Finanz- und Tätigkeitsberichten erhält der Aufsichtsrat in jeder ordentlichen Aufsichtsratssitzung einen Bericht des Vorstands. Kritischen Themen wird auch mit Ad-hoc-Berichten an den Aufsichtsrat und Information an den Eigentümer begegnet. Das Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken unterliegt weiters der Kontrolle und den Freigaben in den Vorstandssitzungen, über die die Mitglieder der Aufsichtsräte in regelmäßigen Sitzungen informiert werden. ESRS 2.GOV-1.22.c, d; ESRS 2.GOV-2.26.a, b, c

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen sich laufend mit aktuellen Themenstellungen, die sich aus den Kerntätigkeiten wie oben dargestellt ergeben und welche in direktem Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen stehen. Im Jahr 2025 wurde nahezu in jeder ordentlichen Aufsichtsratssitzung ein Thema mit Nachhaltigkeitsbezug behandelt. ESRS 2.GOV-2.26.c

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

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

Kernelemente der Sorgfaltspflicht[1)]	Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung
a. Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	– GOV-1 | Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane – GOV-2 | Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen – GOV-3 | Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme – SBM-3 | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] (exkl. E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft) und E.3. Soziale Informationen[3)] – Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz", „Menschenrechte", „Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)", „Fairer Wettbewerb und Transparenz" sowie „Verantwortung in der Besteuerung" finden sich im Anschluss an diese Tabelle

Kernelemente der Sorgfaltspflicht[1)]	Absätze in der Nichtfinanziellen Erklärung
b. Einbindung der betroffenen Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung	– GOV-2 | Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen – SBM-2 | Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen im Kapitel E.3. Soziale Informationen[3)] – IRO-1 | Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.4. Unternehmenspolitik[4)] – ESRS 2 Mindestangabepflicht im Zuge der Angabe von Konzepten in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.3. Soziale Informationen[3)] – Weitere Informationen zu „Sozialer Mindestschutz“, „Menschenrechte“, „Privatsphäre von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Kund:innen)“, „Fairer Wettbewerb und Transparenz“ sowie „Verantwortung in der Besteuerung“ finden sich im Anschluss an diese Tabelle
c. Identifizierung / Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	– IRO-1 | Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.4. Unternehmenspolitik[4)] – SBM-3 | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell – Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2.SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.3. Soziale Informationen[3)]
d. Maßnahmen gegen negative Auswirkungen	– ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Maßnahmen in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.3. Soziale Informationen[3)]
e. Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	– ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Kennzahlen in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.3. Soziale Informationen[3)] – ESRS 2 Mindestangabepflichten im Zuge der Angabe von Zielen in den Kapiteln E.2. Umweltinformationen[2)] und E.3. Soziale Informationen[3)]

[1)] ESRS 2.GOV-4.30, 32.
[2)] E1 Klimawandel, E2 Umweltverschmutzung, E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme, E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.
[3)] S1 Arbeitskräfte des Unternehmens, S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, S3 Betroffene Gemeinschaften, S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen.
[4)] G1 Unternehmensführung.

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

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

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

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

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

- Ergänzend zum Bereich „Menschenrechte" finden sich Informationen zur Gleichstellung sowie konkrete Vorgaben, Maßnahmen und Beschwerdemechanismen hinsichtlich Chancengleichheit, Vielfalt und Inklusion im ÖBB Konzern in *Kapitel E.3. Soziale Informationen unter „S1 Arbeitskräfte des Unternehmens".*
- Informationen zum Compliance-Management und dem Schutz von Hinweisgeber:innen finden sich in *Kapitel E.4. Governance-Informationen.*
- Informationen zu Kontroll- und Beschwerdemechanismen finden sich in den jeweiligen *Kapiteln E.3. Soziale Informationen sowie E.4. Governance-Informationen*.

Außerhalb Österreichs betrifft das Thema vor allem die Rail Cargo Group. Für den Teilkonzern sind international rd. 4.000 Mitarbeiter:innen tätig. Bereits im Jahr 2019 haben die Vorstände der Rail Cargo Group sowie die jeweiligen Geschäftsführer:innen die „Children's Rights, Human Rights and Forced Labour-Policy" unterschrieben. Die eingeführte Menschenrechtspolitik soll die Menschenrechte aller Mitarbeiter:innen an allen Standorten sicherstellen. Sie soll menschenrechtswidrige Arbeitspraktiken wie beispielsweise Kinderarbeit, Zwangsarbeit, aber auch Menschenhandel und Ausbeutung ausschließen.

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

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

Fairer Wettbewerb und Transparenz
Der ÖBB Konzern bekennt sich ohne Einschränkung zum fairen Wettbewerb und achtet die rechtlichen Rahmenbedingungen des freien Wettbewerbs. Die ÖBB Gesellschaften haben bei ihrer Geschäftstätigkeit die gesetzliche Regelung im jeweiligen Land zu beachten – das nationale Kartellrecht und bei Mitgliedschaft in der EU oder dem EWR ebenso das europäische Kartellrecht, des Weiteren das nationale Sonderwettbewerbsrecht. Unlautere Geschäftspraktiken, Preisabsprachen oder Marktmanipulation werden nicht toleriert. Die Einhaltung dieser Standards wird durch interne Compliance-Systeme, regelmäßige Schulungen für Mitarbeiter:innen sowie durch externe Prüfungen sichergestellt.

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

Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Prozess zur Strategieentwicklung im ÖBB Konzern

Die ÖBB-Holding AG legt die Strategie für den gesamten Konzern fest. Die einzelnen Gesellschaften passen ihre eigenen Strategien daran an und setzen Projekte um. Einmal im Jahr wird die Strategie überprüft und bei Bedarf adaptiert. Die wichtigsten Informationen zur Unternehmensstrategie und zum Geschäftsmodell stehen in *Kapitel B.1. Voraussichtliche Entwicklung*. Detaillierte, strategisch relevante Informationen zu wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken werden in den zugehörigen themenspezifischen ESRS erläutert.

Informationen zum Geschäftsmodell des ÖBB Konzerns finden sich in *Kapitel A.1. Bericht über den Geschäftsverlauf Unterkapitel „Struktur und Beteiligungen".*

Klimaschutz & Energie. Reduktion von Treibhausgasen durch Maßnahmen wie die Bestellung elektrisch betriebener Züge und die Steigerung der Energieautarkie im Bahnstrom bis 2030

Anpassung an den Klimawandel. Resilienzsteigerung des Gesamtsystems (Bahn & Bus) gegen klimatische Herausforderungen, etwa durch hitzeresistente Materialien

Emissionen (inkl. Schall / Lärm). Verringerung von Lärmbelastungen und Schadstoffausstößen durch technische Innovationen und moderne Fahrzeuge

Biologische Vielfalt & Ökosysteme. Schutz von Ökosystemen entlang der Bahnstrecken durch Renaturierungsprojekte und Biodiversitätsmaßnahmen sowie und nachhaltige Flächennutzung im gesamten Konzern

Ressourcenmanagement & Kreislaufwirtschaft. Effiziente Ressourcennutzung, Abfallvermeidung und Wassereffizienz im gesamten Konzern

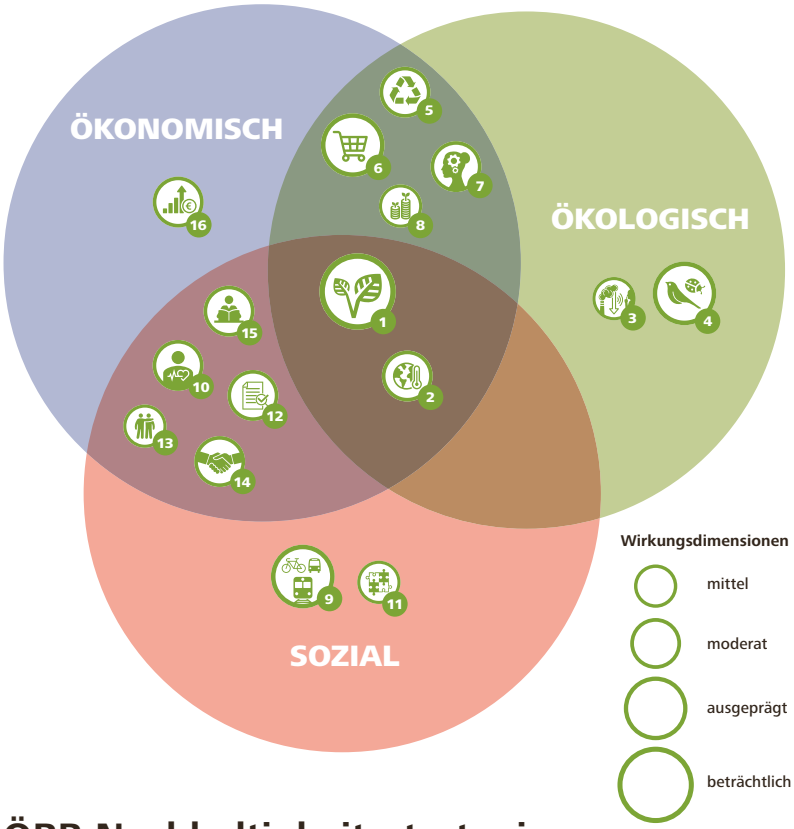
Nachhaltige Beschaffung. Integration von Umwelt und Sozialkriterien in die Lieferkette, um nachhaltige Standards zu gewährleisten

Innovation & Technologie. Förderung von Forschung und Entwicklung, etwa im Bereich alternativer Antriebe und digitaler Lösungen

Sustainable Finance. Einsatz nachhaltiger Finanzierungsinstrumente für die Gesellschaften des ÖBB Konzerns

Leistbares & zugängliches Mobilitätsangebot. Gewährleistung eines barrierefreien und bezahlbaren Mobilitätsangebots für alle Bevölkerungsgruppen

Arbeitsfähigkeit & Gesundheit | Safety | Security. Sicherstellung von Sicherheit und Gesundheitsschutz für Mitarbeitende und Kund:innen



ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

16 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den drei Bereichen der Nachhaltigkeit.

Vielfalt & Chancengleichheit. Förderung einer inklusiven Unternehmenskultur durch Programme für Diversität und Chancengleichheit

Datenschutz | Compliance | Transparenz | Menschenrechte. Strikte Einhaltung von Compliance-Regeln sowie Schutz persönlicher Daten und Menschenrechte

Soziale Verantwortung. Unterstützung von sozialen Projekten und Zusammenarbeit mit Gemeinden sowie der Zivilgesellschaft

Verlässlicher & attraktiver Arbeitgeber. Schaffung eines motivierenden Arbeitsumfelds durch gezielte Benefits und Weiterbildungsangebote

Learning & Development. Kontinuierliche Weiterentwicklung der Mitarbeitenden, um Fachkräfte für die Zukunft auszubilden

Wirtschaftsmotor, wertschöpfende Investitionen & zukunftsfähige Finanzierung. Beitrag zur Wirtschaft durch Investitionen in nachhaltige Projekte und Infrastruktur

Standard	Thema	Zuordnung NH-Baustein
E1	Klimawandel	1, 2, 5, 6, 7
E2	Umweltverschmutzung	3, 5
E3	Wasser- und Meeresressourcen	5
E4	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	2, 3, 4, 5
E5	Kreislaufwirtschaft	1, 5, 6, 7
S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	10, 11, 12, 13, 14, 15
S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	6, 12
S3	Betroffene Gemeinschaften	1, 3, 9, 12, 16
S4	Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	7, 9, 10, 11, 12
G1	Unternehmensführung	4, 6, 8, 12, 13, 14

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie
Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurde 2020 als Funktionalstrategie im ÖBB Konzern implementiert. Sie basierte auf 17 Bausteinen (Update 2025 = 16 Bausteine), welche die Grundlage für die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit im ÖBB Konzern bilden und das Engagement für eine nachhaltige Zukunft (im Sinne der Sustainable Develeopment Goals) aufzeigen. ESRS 2.SBM-1.40.g

Die Strategie verknüpft die Dimensionen der 16 Bausteine in einem ausgewogenen Verhältnis, um die langfristige Resilienz und Nachhaltigkeit des Unternehmens zu gewährleisten. 2025 wurde die Strategie einem Review unterzogen. Es wurden strategisch notwendige Anpassungen vorgenommen sowie die Anforderungen der ESRS (z. B. kurz-, mittel- und langfristige Ziele) präziser in der Nachhaltigkeitsstrategieverankert. Eine Freigabe der aktualisierten ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie ist mit Ende 2025 erfolgt. Die aktuell gültigen, im ÖBB Konzern festgelegten Nachhaltigkeitsziele sind in den jeweiligen Zieletabellen der Themenstandards dargestellt – siehe *Kapitel E.2. Umweltinformationen, E.3. Soziale Informationen und E.4. Governance-Informationen*. Zusätzlich finden sich die wichtigsten Elemente für 2025 in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell".* ESRS 2.SBM-1.40.e, g

Nachhaltigkeitsverständnis
Nachhaltigkeit bedeutet für die ÖBB, in Generationen und nicht nur in Geschäftsjahren zu denken. Durch die Verknüpfung von erfolgreichem Wirtschaften, ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung werden die Chancen genutzt, die den klimatischen und gesellschaftlichen Wandel begleiten. Die übergeordneten strategischen Grundpfeiler – von Klimaschutz als Wachstumsperspektive und der Monetarisierung ökologischer Effekte bis zur Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance – sichern eine zukunftsorientierte Ausrichtung, reduzieren Risiken und stärken die Integration von Nachhaltigkeit in allen relevanten Geschäftsprozessen.

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

Wertschöpfungskette



Die ÖBB agieren als integrierter Mobilitäts- und Logistikdienstleister und stellen mit ihrer breit diversifizierten Struktur wesentliche Teile des österreichischen und grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der Transportinfrastruktur. Die zentralen Geschäftsaktivitäten des Konzerns konzentrieren sich auf die Bereiche Personentransport mit Zug und Bus, Güterverkehr und Logistik sowie Anlagen und Infrastrukturmanagement. Sie basieren auf einer klar strukturierten Prozesslandschaft entlang der Wertschöpfungsketten. Als öffentliches Verkehrsunternehmen verbinden die ÖBB ökologische und soziale Verantwortung mit ökonomischer Leistungsfähigkeit, auch mit Blick auf die vor- und nachgelagerten Bereiche der Wertschöpfungsketten.

In Übereinstimmung mit den ESRS und der EFRAG „Implementation Guidance" wurde eine Wertschöpfungskettenanalyse mit Fokus auf Nachhaltigkeitsaspekte durchgeführt. Ziel war es, die bestehende Doppelte Wesentlichkeitsanalyse zu verfeinern und gegebenenfalls systematisch um Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu ergänzen. Die Analyse mit besonderem Fokus auf Tier ±1 betrachtete direkte Lieferanten und nachgelagerte Abnehmer einschließlich ihrer Herkunftsländer. Sie umfasste Waren und Dienstleistungen sowie nachgelagerte Aktivitäten bis hin zu Weiterverkauf, Lebensdauerverlängerung, Abfallsammlung, Abfallbehandlung, Verschrottung und Recycling.

Wesentliche ESG-Risiken und -Chancen wurden durch Stakeholder:innendialoge, eine Rohstoffanalyse und standortbezogene Bewertungen identifiziert. Dabei zeigten sich geringe ESG-Risiken in der Beschaffung, insbesondere durch die starke regionale Verankerung. Die Wertschöpfungskettenanalyse lieferte belastbare Entscheidungsgrundlagen für die weitere Integration von Nachhaltigkeit in die operative und strategische Steuerung. Zugleich ermöglichte sie die zielgerichtete Ableitung von Konzernzielen, Maßnahmen und Prioritäten vor allem in der Beschaffung. Die Erkenntnisse der Analyse sind in die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025 eingeflossen. Weitere Informationen zur Wertschöpfungskette werden in den einzelnen Themenstandards gegeben. ESRS 2.SBM-1.42.a, b, c

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

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Der ÖBB Konzern ist ein bedeutender Mobilitätsdienstleister, der sowohl Menschen als auch Güter in Österreich, Europa und darüber hinaus bewegt und sich als Unternehmen von öffentlichem Interesse versteht. Durch den intensiven Dialog mit internen und externen Stakeholder:innen fördert er Vertrauen sowie nachhaltiges Handeln und schafft gesellschaftliche Akzeptanz.

Die Stakeholder:innen des ÖBB Konzerns umfassen eine breite Vielfalt:
- Interne Stakeholder:innen: Mitarbeiter:innen, Führungskräfte, Betriebsrät:innen, Aufsichtsräte und Prüfungsausschuss
- Externe Stakeholder:innen: Kund:innen, Eigentümervertreter:innen, Investor:innen, Lieferanten, Anrainer:innen, Sozialpartner:innen, politische Akteur:innen und Interessenvertretungen und Vertreter:innen von Wissenschaft und Forschung sowie Schutzgebietsverwaltungen

Ein transparenter Austausch mit diesen Stakeholder:innen und Interessengruppen ist essenziell für die strategische Planung, insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen. Im Zuge der Erstellung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse spielt die Identifikation und Einbindung relevanter Stakeholder:innen und Interessengruppen ebenfalls eine bedeutende Rolle. ESRS 2.SBM-2.45.a, b.

Nach den ESRS 1 „Allgemeine Anforderungen“, Abschnitt 3.1 wird dabei in zwei Hauptgruppen unterschieden:
- Betroffene Interessengruppen sind jene, deren Interessen von den Tätigkeiten des Unternehmens und seinen direkten und indirekten Geschäftsbeziehungen in seiner gesamten Wertschöpfungskette betroffen sind oder betroffen sein könnten.
- Nutzer:innen von Nichtfinanziellen Erklärungen, sind jene juristische Personen, die auch Hauptnutzer:innen der allgemeinen Finanzberichterstattung sind (z. B. Investor:innen, Kreditgeber:innen etc.). Durch den aktiven Einsatz von Dialogplattformen, Befragungen und weiteren Initiativen stellt der ÖBB Konzern sicher, dass die Anliegen und Erwartungen der Stakeholder:innen frühzeitig berücksichtigt werden.

Mit Abschluss des Berichtsjahres 2025 gab es keine Änderungen der Konzernstrategie oder des Geschäftsmodells, jedoch wurden Updates der Funktionalstrategie Nachhaltigkeit sowie Diversity durchgeführt. ESRS 2.SBM-2.45.c

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane werden regelmäßig über die Standpunkte der Stakeholder:innen informiert. Die wichtigsten Informationen der diversen Stakeholder:innengruppen erlangt der Konzern über die vielfach vorhandenen Kommunikationskanäle. Das sind beispielsweise Stakeholder:innen-Round-Tables, Kund:innenumfragen, Mitarbeiter:innenumfragen oder Austauschrunden mit Interessenvertreter:innen (Umwelt-NGOs, Radlobby, Politik). ESRS 2.SBM-2.45.d

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

Die Befragung interner Expert:innen sowie die Einbindung von internen und externen Stakeholder:innen ergaben, dass folgende Themen den ÖBB Konzern wesentlich betreffen: „E1 Klimawandel“, „E2 Umweltverschmutzung“, „E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, „E5 Kreislaufwirtschaft“, „S1 Arbeitskräfte des Unternehmens“, „S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“, „S3 Betroffene Gemeinschaften“, „S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“, „G1 Unternehmenspolitik“. Die Ergebnisse der Befragung und Einbindung bestätigten bereits bekannte und im Fokus stehende Schwerpunkte. In jedem themenspezifischen Kapitel findet sich daher eine Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit weiteren Informationen (unter anderem zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Zeithorizont und unternehmensspezifischen Angaben). ESRS 2.SBM-3.48.a, c, h

Im Zuge der Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS im Jahr 2025 hat sich die Gesamtzahl der IROs deutlich reduziert. Dies wurde vor allem durch Zusammenfassung und Aggregation einzelner Themen erreicht. Erwähnenswerte Anpassungen bzw. Ergänzungen betreffen insbesondere im Umweltbereich (E1) das Unterthema „Energie" (Energieerzeugung) und das Unterthema „Klimaschutz" (Freisetzung von schädlichen Stoffen in Kältemitteln in die Atmosphäre). Im Sozialen gibt es eine wesentliche Ergänzung im Bereich S1 im Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle" sowie im Bereich S4 beim Unterthema „Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen". Im Bereich G1 wurden Cyber-Security-Vorfälle als wesentliches Risiko neu berücksichtigt. Alle weiteren Anpassungen – etwa zur Art der Auswirkung, zu Risiken und Chancen, zum Zeithorizont sowie zu Angaben entlang der Wertschöpfungskette – fallen im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig aus und werden daher nicht extra angeführt. ESRS 2.SBM-3.48.g

Das Ergebnis der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse bzw. die gewonnenen Erkenntnisse zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in das Update der konzernweiten ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2025 eingeflossen. ESRS 2.SBM-3.48.b

Informationen, die konkret mit der Anforderung aus ESRS 2 SBM-3 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell" in Verbindung stehen, finden sich in den gleichnamigen Unterkapiteln der folgenden Themenstandards:
- E1 Klimawandel
- E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
- S1 Arbeitskräfte des Unternehmens
- S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- S3 Betroffene Gemeinschaften
- S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

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

Im Hinblick auf die aktuellen finanziellen Effekte der wesentlichen Risiken und Chancen auf Finanz-, Ertragslage und Zahlungsströme sowie die wesentlichen Risiken und Chancen, bei denen im nächsten Berichtszeitraum ein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte der im zugehörigen Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gilt: Besteht eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis und ist ein Ressourcenabfluss wahrscheinlich, wird bei verlässlicher Schätzbarkeit eine Rückstellung in der Konzernbilanz gebildet – unter Berücksichtigung inhärenter Risiken und Unsicherheiten (siehe Erläuterung 26). Verpflichtungen, deren Höhe nicht verlässlich geschätzt werden kann oder deren Eintritt unwahrscheinlich ist, werden als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen (siehe Erläuterung 28). Alle weiteren Risiken und Chancen werden außerhalb der Bilanz im Rahmen des konzernweiten Chancen- und Risikomanagements erfasst, das darauf abzielt, relevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und aktiv zu steuern. ESRS 2.SBM-3.48.d

Die ÖBB sind durch ihre langfristigen Investitionen in Bahnbetrieb und Infrastruktur robust und widerstandsfähig aufgestellt. Das Chancen- und Risikomanagement bewertet regelmäßig mögliche Risiken wie Naturereignisse und Klimaveränderungen und setzt entsprechende Maßnahmen. Die nachhaltige Entwicklung des Bahnsystems sowie die kontinuierliche Verbesserung von Kapazität und Qualität stehen im Fokus. Als Teil des europäischen Schienennetzes übernimmt die ÖBB Verantwortung für zuverlässige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Die Strategie des Konzerns ist langfristig und zukunftsorientiert ausgerichtet. ESRS 2.SBM-3.48.f

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angaben zum Verfahren für die Wesentlichkeitsanalyse

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

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

Die Wesentlichkeitsanalyse ist seit vielen Jahren ein Fixpunkt der Nachhaltigkeitsstrategie des ÖBB Konzerns und wurde im Jahr 2024 erstmals an die Anforderungen der ESRS bezüglich der Ermittlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen angepasst. Das geschah unter Einbindung der Interessenträger:innen. Auch für die Zukunft ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung geplant. Die Bewertung der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse erfolgt regelmäßig und liefert wichtige Erkenntnisse zur Ausrichtung der Nachhaltigkeitsthemen des ÖBB Konzerns. ESRS 2.IRO-1.53.h

Bewertungsmethodik und Schwellenwerte zur Auswirkungswesentlichkeit und finanziellen Wesentlichkeit[1)]

	Auswirkungswesentlichkeit	Finanzielle Wesentlichkeit
Gegenstand der Bewertung	Auswirkungen (negativ / positiv, tatsächlich / potenziell) des ÖBB Konzerns auf Menschen, Umwelt und Umgebung	Finanzielle Auswirkungen auf den ÖBB Konzern, die sich aus Auswirkungen oder Abhängigkeiten (externe Ursachen, auf die der Konzern vorrangig keine Einwirkung hat, die aber als Chancen oder Risiken auf das Unternehmen wirken können), ergeben können.
Bewertungskriterien	Ausmaß, Umfang, Behebbarkeit, Eintrittswahrscheinlichkeit	Finanzielles Ausmaß, Eintrittswahrscheinlichkeit
Bewertungsskala[2)]	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch) Bei potenziellen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 1 bis 3 gewählt	4-stufig (1 – wenig / gering, 4 – sehr hoch) Skalen entsprechen der Risikomatrix des ÖBB Konzerns
Zeithorizonte	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig > 5 Jahre	Kurzfristig – Berichtsjahr Mittelfristig – 1 bis 5 Jahre Langfristig > 5 Jahre
Gewichtung der Kriterien und Berechnung	Unterschiedliche Gewichtung Ausmaß und Umfang werden gleich gewichtet, da Auswirkungen breitflächig, aber auch lokal schwerwiegend wirken können. Die Behebbarkeit wird geringer gewichtet, da diese oft komplementär zum Ausmaß zu betrachten ist. Eine zu hohe Gewichtung von Behebbarkeit könnte dazu führen, dass geringfügige, aber irreparable Auswirkungen überbewertet werden. Alle drei Kriterien werden schließlich mit der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert. Bei potenziellen negativen Auswirkungen ist lt. ESRS 1 (Punkt 45) dem Schweregrad Vorrang vor der Eintrittswahrscheinlichkeit zu geben. Um dies sicherzustellen, wurde im Prozess eine zusätzliche Kontrolle eingeführt.	Gleiche Gewichtung Potenzielles Ausmaß mal Eintrittswahrscheinlichkeit. Risiken und Chancen werden aus Bruttosicht erfasst. Im Risikomanagement werden nur noch jene Risiken und Chancen erfasst, die nach dem Setzen von Maßnahmen weiterhin bestehen.
Grenzwert[3)]	2,5[4)]	8[5)]

[1)] ESRS 2.IRO-1.53.b.iv; ESRS 2.IRO-1.53.c.ii.; ESRS 2. IRO-2.59.

[2)] Bewertungsskalen im Vergleich zum Vorjahr geringfügig nachgeschärft, u. a. wurde die Berechnung der finanziellen Wesentlichkeit enger mit der Bewertungslogik des Risikomanagements verknüpft.

[3)] Alle Auswirkungen, die über diesem Wert liegen, werden als wesentlich betrachtet. Sobald eine Auswirkung, ein Risiko bzw. eine Chance innerhalb eines (Unter-)Themas wesentlich sind, ist der gesamte Nachhaltigkeitsaspekt als wesentlich zu betrachten.

[4)] Da alle Kriterien auf einer Skala von 1 bis 4 eingeordnet werden, wurde der Schwellenwert über der Mittelwertmarke von 2 gewählt.

[5)] Schwellenwert wird enger als im Risikomanagement gezogen, da es sich in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse um Risiken und Chancen aus Bruttosicht handelt und bewusst auf die wesentlichsten Risiken und Chancen fokussiert wird.

Prozess zur Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025 ESRS 2.IRO-1.53.a, d

Im Jahr 2024 wurde erstmals eine Doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS für den ÖBB Konzern durchgeführt. Das geschah in engem Zusammenspiel zwischen Nachhaltigkeitskoordinator:innen und Vertreter:innen aller Teilkonzerngesellschaften, Fachexpert:innen sowie den verantwortlichen Risikomanager:innen und zuständigen fachlich verantwortlichen Vorständen. Dabei wurde die Identifizierung und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen in einer Kombination aus Bottom-up- und Top-down-Ansatz durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass die ermittelten Risiken und Chancen nicht zwangsläufig nur aus Auswirkungen entstehen, sondern auch vermehrt aufgrund von Abhängigkeiten existieren können. ESRS 2.IRO-1.53.c.i.

Hierzu wurden alle intern und extern relevanten, rechtlichen und regulatorischen Landschaften des ÖBB Konzerns berücksichtigt und bestehende Dokumente / Unterlagen gesichtet. Dazu zählen beispielsweise das Abfallwirtschaftsgesetz oder Vorgaben zur Erreichung der Klimaziele. Um ein möglichst umfassendes Bild aller Geschäftstätigkeiten sowie -beziehungen und damit verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu erhalten, erfolgte ein Abgleich mit den Inhalten der EU-Taxonomie-VO (relevante Wirtschaftstätigkeiten für den ÖBB Konzern). Es haben sich keine spezifischen Tätigkeiten, Geschäftsbeziehungen oder geografische Gegebenheiten ergeben, die zu speziellen nachteiligen Auswirkungen führen. ESRS 2.IRO-1.53.b, g

Im Jahr 2025 wurde die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse für den ÖBB Konzern federführend durch das Nachhaltigkeitsteam der ÖBB-Holding AG aktualisiert. Die weiterhin enge Einbindung der Kolleg:innen aus dem Risikomanagement trug maßgeblich zum Verständnis der spezifischen Anforderungen in Bezug auf die finanzielle Wesentlichkeit bei. Darüber hinaus wurde eine Abstimmung mit den bereits bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement vorgenommen, um eine konsistente und umfassende Analyse zu gewährleisten. ESRS 2.IRO-1.53.e

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

Im Rahmen der Überarbeitung wurden die Auswirkungen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen (IRO) schließlich umfassend auf Konzernebene aggregiert und Formulierungen verfeinert. Teilkonzernspezifische Besonderheiten werden, sofern sie aus Gesamtkonzernsicht relevant sind, weiterhin gesondert ausgewiesen. ESRS 2.IRO-1.53.b

Stakeholder:inneneinbindung
Die ÖBB binden regelmäßig wichtige Interessengruppen wie Lieferanten, Gewerkschaften und eigene Expert:innen ein. Bei einem Round-Table im Juni 2025 wurden Risiken und Chancen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette besprochen. Dabei zeigte sich, wie wichtig klare Regeln zu Arbeitszeit, Pausen und Sicherheit sind. Die Ergebnisse sind in die Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse 2025 eingeflossen. ESRS 2.IRO-1.53.b.iii

Ergebnis der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse
Das finale Ergebnis der Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025, wie in der nachfolgenden Grafik dargestellt, liefert schließlich Erkenntnisse über wesentliche finanzielle Risiken und Chancen sowie Auswirkungen. Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen des ÖBB Konzerns zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf ESG-Themen im Sinne der ESRS wird im Bericht nicht als positive Auswirkung, sondern als gesetzte Maßnahme ausgewiesen, um negative Auswirkungen zu verhindern und zu vermindern. In der Grafik farbig hervorgehoben werden die für den ÖBB Konzern wesentlichen Themen. Es definiert, welche Themen entsprechend der Mindestanforderungen gemäß ESRS offenzulegen sind sowie prioritär behandelt und überwacht werden. ESRS 2.IRO-1.53.d

Zum Themenstandard „E3 Wasser und Meeresressourcen" wurden für das Berichtsjahr 2025 keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifziert.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben das Ergebnis der Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025 im Herbst 2025 zur Kenntnis genommen, der Aufsichtsrat wurde über das Ergebnis informiert.

<table>
<tr><th colspan="6">Environmental</th><th colspan="4">Social</th><th colspan="2">Governance</th></tr>
<tr><th>E1 Klima-wandel</th><th colspan="2">E2 Umwelt-verschmutzung</th><th>E3 Wasser und Meeres-ressourcen</th><th>E4 Biologische Vielfalt</th><th>E5 Kreislauf-wirtschaft</th><th>S1 Arbeits-kräfte des Unter-nehmens</th><th>S2 Arbeits-kräfte in der Wert-schöpfungs-kette</th><th>S3 Betroffene Gemein-schaften</th><th>S4 Verbrau-cher und Endnutzer</th><th colspan="2">G1 Unternehmens-politik</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Anpassung an den Klima-wandel</td><td>Luftver-schmutzung</td><td>Besorgnis-erregende Stoffe</td><td rowspan="4">Wasser</td><td>Direkte Ursachen des Bio-diversitäts-verlusts</td><td rowspan="2">Ressourcen-zuflüsse, einschließlich Ressourcen-nutzung</td><td colspan="2" rowspan="2">Arbeitsbedingungen</td><td rowspan="2">Wirtschaft-liche, soziale und kultu-relle Rechte von Gemein-schaften[1]</td><td rowspan="2">Informations-bezogene Auswir-kungen für Verbraucher und/oder Endnutzer</td><td rowspan="2">Unter-nehmens-kultur</td><td rowspan="2">Politisches Engagement und Lobby-tätigkeiten</td></tr>
<tr><td>Wasserver-schmutzung</td><td>Besonders besorgnis-erregende Stoffe</td><td>Auswirkun-gen auf den Zustand der Arten</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Klima-schutz</td><td>Bodenver-schmutzung</td><td>Mikro-plastik</td><td rowspan="3">Meeres-ressourcen</td><td>Auswirkun-gen auf den Umfang und den Zustand von Öko-systemen</td><td rowspan="2">Ressourcen-abflüsse im Zusammen-hang mit Produkten und Dienst-leistungen</td><td colspan="2" rowspan="2">Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle</td><td rowspan="2">Bürgerrechte und politi-sche Rechte von Gemein-schaften</td><td rowspan="2">Persönliche Sicherheit von Ver-brauchern und/oder Endnutzern</td><td rowspan="2">Schutz von Hinweis-gebern (Whistle-blower)</td><td rowspan="2">Management der Bezie-hungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungs-praktiken</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verschmutzung lebender Organismen und Nahrungs-ressourcen</td><td>Auswirkun-gen und Abhängig-keiten von Ökosystem-dienst-leistungen</td></tr>
<tr><td>Energie</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td><td>Abfälle</td><td colspan="2">Sonstige arbeitsbezogene Rechte</td><td>Rechte indigener Völker</td><td>Soziale Inklusion von Verbrauchern und/oder Endnutzern</td><td>Tierschutz</td><td>Korruption und Bestechung</td></tr>
</table>

[1] Lärm / Schallemissionen

In ESRS enthaltene, von der Nichtfinanziellen Erklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Nähere Informationen zu den abgedeckten Angabepflichten sowie zu ESRS 2 Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben", finden sich in *Kapitel E.5. Liste der in ESRS enthaltenen Angabepflichten.* ESRS 2.IRO-2.56

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

E.2. Umweltinformationen

Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern

Offenlegung gemäß Artikel 8 EU-Taxonomie-Verordnung

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

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

Betroffene Nicht-Finanzunternehmen müssen eine Evaluierung der Taxonomiefähigkeit und -konformität (Artikel 8 EU-Taxonomie-VO) ihrer Wirtschaftstätigkeiten auf Basis der sechs Umweltziele durchführen. Die Veröffentlichung beinhaltet die Angabe der Anteile der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx für taxonomiefähige und nicht-taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Wie bereits im Geschäftsjahr 2024 werden auch im Geschäftsjahr 2025 die Anteile von taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten für die Umweltziele (Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Kreislaufwirtschaft) in Form von Leistungskennzahlen (Umsatzerlöse, CapEx, OpEx) offengelegt.

Erstmals werden im vorliegenden Bericht die Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2026 / 73 der Kommission hinsichtlich der Vereinfachung des Inhalts und der Darstellung der offenzulegenden Informationen über ökologisch nachhaltige Tätigkeiten angewendet. Die Ermittlung der Leistungskennzahlen erfolgte weiterhin auf Basis der bisherigen Methodik und im vollständigen Umfang, im Zuge dessen wurde die jährliche Aktualisierung der Betroffenheitsanalyse für alle sechs Umweltziele durchgeführt. Die Darstellung der Informationen wurde gemäß den Vorgaben der Kommission angepasst und die Tabellen entsprechend auf einen Übersichtsbogen und einen tätigkeitsspezifischen Meldebogen je Leistungskennzahl geändert.

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

Vorgehensweise zur Evaluierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte für alle sechs Umweltziele auf Basis der nachfolgenden Delegierten Verordnungen (EU): 2021 / 2139, 2022 / 1214, 2023 / 2485, 2023 / 2486.Der Prozess zur Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns wurde 2021 erstmals durchgeführt. Dazu wurde ein 360-Grad-Screening-Prozess entwickelt, der sich in folgende Schritte gliedert:

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

Die Betroffenheitsanalyse wird jährlich durchgeführt, um mögliche neue taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern zu identifizieren und die Grundlage für die Ermittlung der relevanten Finanzkennzahlen aktuell zu halten. Für das Jahr 2025 ergaben sich gegenüber dem Vorjahr keine Änderungen der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten.

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

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

- Erhebung des wesentlichen Beitrags zu einem Umweltziel und Sicherstellung der Einhaltung der technischen Bewertungskriterien sowie der „Do No Significant Harm"-Kriterien (DNSH-Kriterien) durch Fachexpert:innen der Tochtergesellschaften.
- Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse: Dazu wurden physische Klimarisiken, die für einige Wirtschaftstätigkeiten wesentlich sind, einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse unterzogen. Nähere Informationen zur Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse finden sich in *Kapitel E.2. Umweltinformationen unter „E1 Klimawandel" im Unterkapitel „Anpassung an den Klimawandel"*. Anschließend folgte eine Bewertung bereits vorhandener Anpassungsmaßnahmen und eine Evaluierung. Dadurch soll ermittelt werden, ob zukünftig zusätzliche Anpassungslösungen erforderlich sind, um wesentliche physische Klimarisiken zu reduzieren.
- Sicherstellen, dass die sozialen Mindestschutzstandards eingehalten werden – entsprechend den internationalen Rahmenwerken wie den OECD-Guidelines für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Grundprinzipien und Rechten aus der Internationalen Charta der Menschenrechte sowie den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO – engl. ILO). Die Anforderungen gemäß Art. 18 EU-Taxonomie-VO werden im ÖBB Konzern erfüllt. Nähere Informationen zu den Themen der sozialen Mindestschutzstandards sind in *Kapitel E.1 Allgemeine Angaben im Unterkapitel „Sorgfaltspflicht"* zu finden.

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im ÖBB Konzern

Für die Geschäftstätigkeit des ÖBB Konzerns sind aufgrund der sehr breiten Struktur aktuell 16 (Vj: 16) der in der EU-Taxonomie-VO derzeit angeführten Wirtschaftstätigkeiten für die sechs Umweltziele relevant und damit taxonomiefähig. Im Bereich der Kernenergie und des fossilen Gases wurden keine Wirtschaftstätigkeiten identifiziert.

Aus aktueller Sicht wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

Umwelt-ziel	Nr. der Aktivität	Aktivität	Beschreibung Prozess
CCM	3.19.	Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	Leistungen im Bereich Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, Weiterentwicklung von Schienenfahrzeugen im In- und Ausland, modulare Wartung (Light beziehungsweise Heavy Maintenance von Schienenfahrzeugen in Teilschritten / Wartungsmodulen), Serviceleistungen entlang der wichtigsten Eisenbahnkorridore, Materialmanagement und mobile Wartung
CCM / CCA	4.1.	Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von PV-Anlagen
CCM / CCA	4.3.	Stromerzeugung aus Windkraft	Betrieb von und Vermarktung der Erzeugung von Windkraftanlagen
CCM / CCA	4.5.	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Betrieb und die Vermarktung der Erzeugung der Wasserkraftwerke
CCM / CCA	4.9.	Übertragung und Verteilung von Elektrizität	Transport von Bahnstrom vom Anschluss an 50-Hz-Netz bzw. Kraftwerk bis zum Endverbraucher (Triebfahrzeug)
CCM / CCA	4.10.	Speicherung von Strom	Bau und Betrieb von Pumpspeicherkraftwerken
CCM / CCA	4.15.	Fernwärme- / Fernkälteverteilung	Verteilung von Fernwärme / -kälte und Betrieb von zugehörigen Netzen (Hauptversorgung) vom öffentlichen Anschluss zum Verbraucher
CE	5.3.	Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	Aufbereitung von Betonschwellen
CCM / CCA	6.1.	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie Vertrieb und auch Finanzierung von Personenverkehrsleistungen
CCM / CCA	6.2.	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Bahntransporte mit speditionellen Zusatzleistungen durch ein umweltverträgliches Transport- und Logistiksystem in 18 europäischen Ländern durch Eigen- und Fremdtraktion
CCM / CCA	6.3.	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Konzeption und Umsetzung eines Mobilitätsangebots, die Vermarktung sowie Vertrieb und auch Finanzierung von Personenverkehrsleistungen
CCM / CCA	6.5.	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen	Anbieten eines bedarfsgerechten sowie ökologischen Mobilitätsangebots inkl. der erforderlichen Systeme und Serviceleistungen (Rail & Drive)
CCM / CCA	6.14.	Schienenverkehrsinfrastruktur	Planen, Bauen (Erneuerung und Ausbau), Erhalten, Besitzen und Betreiben von Schieneninfrastruktur
CCM / CE	7.2. / 3.2	Renovierung bestehender Gebäude	Die Gebäuderenovierung entspricht den geltenden Anforderungen an größere Renovierungen
CCM / CCA	7.3.	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen
CCM / CCA	7.7.	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien

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

Kennzahlen zur EU-Taxonomie-VO

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

Im Geschäftsjahr 2025 wurden zwei vollkonsolidierte Gesellschaften, die Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. und Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd., neu in den ÖBB Konzern aufgenommen (siehe Erläuterung 34 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss). Darüber hinaus haben sich im Vergleich zum Vorjahr keine signifikanten Änderungen bei der Vorgangsweise zur Berechnung der KPIs ergeben.

2025

					Aufteilung nach Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten										
	Insgesamt	Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologischen Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorange-gangenen Geschäftsjahr (2024)	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorange-gangenen Geschäftsjahr (2024)
KPI	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in Mio. EUR	in %
Umsatz	6.155,5	95,1 %	4.540,3	73,8 %	73,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0%	0,0 %	0,0 %	3,5 %	70,0 %	0,0 %	4.250,7	74,5 %
CapEx	5.015,2*)	90,3 %	4.003,2	79,8 %	79,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	61,4 %	17,9 %	0,0 %	3.989,1	73,6 %
OpEx	1.502,5	82,3 %	945,3	62,9 %	62,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	53,3 %	8,6 %	0,0 %	862,9	61,0 %

*) Abzüglich kumulierte Abschreibungen auf Zugänge Konsolidierungskreis in Höhe von rd. 3,1 Mio. EUR.

Die mit den Taxonomie-Vereinfachungen der Delegierten Verordnung (EU) 2026 / 73 eingeführte Wesentlichkeitsschwelle von 10 % hat auf die Taxonomie-Bewertung des ÖBB Konzerns lediglich untergeordnete Auswirkungen. Vor diesem Hintergrund wurde bewusst diese vereinfachte Offenlegungsregelung für das Berichtsjahr 2025 nicht in Anspruch genommen, um eine konsistente, transparente und umfassende Berichterstattung weiterzuführen.

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

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

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

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

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen im Geschäftsjahr 2025 mit rd. 95,1 % (Vj: rd. 95,8 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse machen rd. 73,8 % (Vj: rd. 74,5 %) der in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Konzernumsatzerlöse in Höhe von rd. 6.155,5 Mio. EUR (Vj: rd. 5.707,0 Mio. EUR) (siehe Erläuterung 4 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) aus und teilen sich wie folgt auf: Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr sowie Güterverkehr in Höhe von rd. 66,7 % (Vj: rd. 68,5 %), Einnahmen aus Mieten und Pachten in Höhe von rd. 1,6 % (Vj: rd. 1,4 %) sowie sonstigen Einnahmen in Höhe von rd. 5,5 % (Vj: rd. 4,6 %).

Der KPI Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2025 stellt sich wie folgt dar:

KPI Umsatz 2025					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger Umsatz-anteil in %	Taxonomie-konformer Umsatz in Mio. EUR	Taxonomie-konformer Umsatz-anteil in %	Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %	Wasser in %	Kreislaufwirtschaft in %	Umwelt-verschmutzung in %	Biologische Vielfalt in %	Ermöglichende Tätigkeiten (E)	Übergangs-tätigkeiten (T)	Taxonomie-konformer Umsatzanteil der taxonomiefähigen Umsätze in %
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	1,4 %	76,8	1,2 %	1,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		89,8 %
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	**CCM 4.1.**, CCA 4.1.	0,0 %	0,6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Stromerzeugung aus Windkraft	**CCM 4.3.**, CCA 4.3.	0,0 %	0,1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Stromerzeugung aus Wasserkraft	**CCM 4.5.**, CCA 4.5.	0,2 %	13,7	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			100,0 %
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	**CCM 4.9.**, CCA 4.9.	0,9 %	54,4	0,9 %	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		100,0 %
Speicherung von Strom	**CCM 4.10.**, CCA 4.10.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		0,0 %
Fernwärme- / Fernkälteverteilung	**CCM 4.15.**, CCA 4.15.	0,1 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	**CCM 6.1.**, CCA 6.1.	18,0 %	1.107,3	18,0 %	18,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	100,0 %
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	**CCM 6.2.**, CCA 6.2.	31,8 %	1.507,5	24,5 %	24,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	77,0 %
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	**CCM 6.3.**, CCA 6.3.	39,9 %	1.695,1	27,5 %	27,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	69,1 %
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	**CCM 6.5.**, CCA 6.5.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Schienenverkehrsinfrastruktur	**CCM 6.14.**, CCA 6.14.	1,5 %	84,7	1,4 %	1,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		90,6 %
Renovierung bestehender Gebäude	**CCM 7.2.**, CE 3.2.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	**CCM 7.3.**, CCA 7.3.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		0,0 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	**CCM 7.7.**, CCA 7.7.	1,3 %	0,1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,1 %
Umsatz Taxonomiekonformität je Umweltziel					73,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			
Gesamter Umsatz		**95,1 %**	**4.540,3**	**73,8 %**	**73,8 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**3,5 %**	**70,0 %**	**77,6 %**

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

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

Der KPI CapEx für das Geschäftsjahr 2025 stellt sich wie folgt dar:

KPI CapEx 2025					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger CapEx-Anteil	Taxonomie-konformer CapEx	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeiten (E)	Übergangs-tätigkeiten (T)	Taxonomie-konformer CapEx-Anteil der taxonomiefähigen CapEx
		in %	in Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	E	T	in %
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	2,8 %	132,8	2,6 %	2,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		96,0 %
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	**CCM 4.1.**, CCA 4.1.	0,3 %	16,3	0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			100,0 %
Stromerzeugung aus Windkraft	**CCM 4.3.**, CCA 4.3.	0,0 %	0,2	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Stromerzeugung aus Wasserkraft	**CCM 4.5.**, CCA 4.5.	0,2 %	8,9	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			100,0 %
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	**CCM 4.9.**, CCA 4.9.	0,6 %	27,9	0,6 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		100,0 %
Speicherung von Strom	**CCM 4.10.**, CCA 4.10.	0,7 %	33,1	0,7 %	0,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		100,0 %
Fernwärme- / Fernkälteverteilung	**CCM 4.15.**, CCA 4.15.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	**CCM 6.1.**, CCA 6.1.	8,8 %	441,0	8,8 %	8,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	99,9 %
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	**CCM 6.2.**, CCA 6.2.	6,3 %	283,6	5,7 %	5,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	89,6 %
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	**CCM 6.3.**, CCA 6.3.	6,1 %	172,7	3,4 %	3,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	56,6 %
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	**CCM 6.5.**, CCA 6.5.	0,1 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Schienenverkehrsinfrastruktur	**CCM 6.14.**, CCA 6.14.	63,0 %	2.886,7	57,6 %	57,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		91,3 %
Renovierung bestehender Gebäude	**CCM 7.2.**, CE 3.2.	1,2 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	**CCM 7.3.**, CCA 7.3.	0,1 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		0,0 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	**CCM 7.7.**, CCA 7.7.	0,2 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
CapEx-Taxonomiekonformität je Umweltziel					79,8%	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			
Gesamter CapEx		**90,3 %**	**4.003,2**	**79,8 %**	**79,8 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**61,4 %**	**17,9 %**	**88,4 %**

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

Die ausgewiesenen Investitionsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2025 mit rd. 90,3 % (Vj: rd. 88,1 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten. Die taxonomiekonformen Investitionen machen rd. 79,8 % (Vj: rd. 73,6 %) der in den Konzernanlagespiegeln ausgewiesenen Zugänge in Höhe von rd. 5.015,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5.421,1 Mio. EUR) aus (siehe Erläuterungen 14, 15 und 16 in den Erläuterungen zum Konzernabschluss) und teilen sich wie folgt auf: Investitionen in Sachanlagen in Höhe von rd. 76,5 % (Vj: rd. 76,2 %), Investitionen in immaterielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 0,8 % (Vj: rd. 0,8 %) und aktivierte Nutzungsrechte in Höhe von rd. 2,8 % (Vj: rd. 2,1 %).

Die im Zähler ausgewiesenen Zugänge stehen im Zusammenhang mit taxonomierelevanten Wirtschaftstätigkeiten, wovon rd. 10,7 % (Vj: rd. 12,3 %) der taxonomiekonformen Zugänge im Rahmen eines CapEx-Plans („Topf-B-Investitionen“) erfolgten. Rund 2,1 % (Vj: rd. 2,2 %) der Gesamtzugänge stehen nicht im Zusammenhang mit umsatzbezogenen Wirtschaftstätigkeiten („Topf-C-Investitionen“).

CapEx-Plan
Die Wirtschaftstätigkeit 6.14. „Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Klimaschutz, CCM) wurde im Zuge der Ermittlung der KPI CapEx mittels Detailanalyse überprüft: Erfüllt der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen CapEx-Plan gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021 / 2178, Anhang I, Punkt 1.1.2.2. in Bezug auf die tatsächlichen und künftigen elektrifizierten Strecken 2025 bis 2030 mit einem Volumen von rd. 19,7 Mrd. EUR. Anhand einer Detailanalyse konnten die Kriterien bejaht werden.

Der Rahmenplan wird jährlich von der Republik Österreich im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG genehmigt. Mit dem Rahmenplan werden wesentliche Aspekte des Regierungsprogramms im Infrastrukturbereich der Bahn auf Schiene gebracht und es wird ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB Rahmenpläne bildet das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG, in welchem die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert sind. Die vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs bis 2040 ist darin ein wichtiger Schwerpunkt. Dieser zielt auf einen wirtschaftlich optimalen Mix aus Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien auf Grundlage der Elektrifizierungsstrategie ab. Die aktuelle und künftige Elektrifizierung der Strecken laut Rahmenplan bildet die Basis für die Zugänge gemäß Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zur Wirtschaftsaktivität 6.14. „Schienenverkehrs-infrastruktur" (Klimaschutz, CCM). Der Ausbau der Elektrifizierung der Schienenverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Es liegen keine relevant einzustufenden Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovationstätigkeiten vor. Die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte soll bis 2030 erfolgen. Der umfassende Kapitalaufwand im Geschäftsjahr 2025, der während des Berichtszeitraums anfällt, bemisst sich auf rd. 2.985,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.917,7 Mio. EUR).

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

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

Der KPI OpEx für das Geschäftsjahr 2025 stellt sich wie folgt dar:

KPI OpEx 2025					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger OpEx-Anteil	Taxonomie-konformer OpEx	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltver-schmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeiten (E)	Übergangs-tätigkeiten (T)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil der taxonomiefähigen OpEx
		in %	in Mio. EUR	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	E	T	in %
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19.	27,8 %	372,0	24,8 %	24,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		89,2 %
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	**CCM 4.1.**, CCA 4.1.	0,0 %	0,3	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			100,0 %
Stromerzeugung aus Windkraft	**CCM 4.3.**, CCA 4.3.	0,0 %	0,1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Stromerzeugung aus Wasserkraft	**CCM 4.5.**, CCA 4.5.	1,0 %	14,5	1,0 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			100,0 %
Übertragung und Verteilung von Elektrizität	**CCM 4.9.**, CCA 4.9.	1,1 %	17,1	1,1 %	1,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		100,0 %
Speicherung von Strom	**CCM 4.10.**, CCA 4.10.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		0,0 %
Fernwärme- / Fernkälteverteilung	**CCM 4.15.**, CCA 4.15.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altprodukten und Produktkomponenten	CE 5.3.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	**CCM 6.1.**, CCA 6.1.	3,8 %	56,4	3,8 %	3,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	100,0 %
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	**CCM 6.2.**, CCA 6.2.	5,3 %	60,8	4,0 %	4,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	76,4 %
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	**CCM 6.3.**, CCA 6.3.	3,9 %	12,4	0,8 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	21,3 %
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	**CCM 6.5.**, CCA 6.5.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Schienenverkehrsinfrastruktur	**CCM 6.14.**, CCA 6.14.	35,8 %	411,6	27,4 %	27,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		76,6 %
Renovierung bestehender Gebäude	**CCM 7.2.**, CE 3.2.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %		T	0,0 %
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	**CCM 7.3.**, CCA 7.3.	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	E		0,0 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	**CCM 7.7.**, CCA 7.7.	3,7 %	0,0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			0,0 %
OpEx-Taxonomiekonformität je Umweltziel					62,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %			
Gesamter OpEx		**82,3 %**	**945,3**	**62,9 %**	**62,9 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**53,3 %**	**8,6 %**	**76,4 %**

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

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

Die ausgewiesenen Betriebsaufwendungen entfallen im Geschäftsjahr 2025 mit rd. 82,3 % (Vj: rd. 82,4 %) auf taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten. Die taxonomiekonformen Betriebsaufwendungen machen rd. 62,9 % (Vj: rd. 61,0 %) der Summe aus den oben genannten Betriebsaufwendungen im Konzern in Höhe von rd. 1.502,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.355,1 Mio. EUR) aus. Dazu zählen auch direkt zurechenbare Personalaufwendungen (v. a. Personalaufwand durch Instandhaltung), aus den angesprochenen Bereichen in Höhe von rd. 22,0 % (Vj: rd. 20,2 %) sowie Aufwendungen für Wartung und Reparaturen in Höhe von rd. 33,4 % (Vj: rd. 33,8 %) und andere Aufwendungen in Höhe von rd. 7,5 % (Vj: rd. 7,0 %).

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

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

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

In Ländern außerhalb Österreichs ist eine gemischte Leistungserbringung bei Gütertransporten (Eigen- und Fremdtraktion) nicht auszuschließen. Daher wurden aufgrund noch nicht ausreichend zugänglicher und durchgängig verfügbarer und nachprüfbarer Informationen von (konzernfremden) Dritten ein einheitlicher gesellschaftsübergreifender Gesamtschlüssel als Basis für die Berechnung des konformen Anteils der Fremdtraktion herangezogen. Das ist notwendig, da sowohl Umsätze als auch Transportleistungen regelmäßig grenz- und gesellschaftsübergreifend entstehen und somit nicht entlang von Ländergrenzen trennbar sind. Es wird davon ausgegangen, dass die Rahmenbedingungen im Güterverkehr in den Tätigkeitsländern außerhalb Österreichs vergleichbar sind. Diese Annahme bleibt ohne Auswirkung auf die Taxonomiefähigkeit.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.2. „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr" kommt ein Gütertransportschlüssel zur Unterscheidung zwischen Transporten mit und ohne Beladung von fossilen Brennstoffen zur Anwendung. Die Bewertung erfolgt nicht auf Ebene der Züge, sondern basierend auf Umsatzerlösen aus transportieren Gütern, da in einem Zug unterschiedliche Wagen mit unterschiedlichen Gütern transportiert werden können. Güterbeförderungen von fossilen Brennstoffen werden als nicht taxonomiekonform ausgewiesen. Ein Zugkilometer-Schlüssel anhand gefahrener Zugkilometer kommt in einzelnen Fällen (beispielsweise auf Messzugfahrten oder Hilfszugfahrten) zur Anwendung, wenn keine eindeutige Zuordnung zu einer einzigen Wirtschaftstätigkeit der drei Eisenbahnverkehrstätigkeiten (6.1., 6.2. und 6.3.) durchgeführt werden konnte. Eine anteilsmäßige Allokation von Umsatz, CapEx und / oder OpEx, die in eine der beiden Wirtschaftstätigkeiten betreffend „Personenbeförderung" fallen und nicht eindeutig in Fernverkehr (6.1.) oder Nahverkehr (6.3.) unterteilt werden können, wurde ebenfalls anhand eines plausiblen Verteilungsschlüssels durchgeführt. So wurde insbesondere bei der Zuordnung zu den Wirtschaftstätigkeiten eine Doppelzählung vermieden.

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

E1 Klimawandel

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

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

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

Das folgende Kapitel stellt die Konzepte, Ziele und Maßnahmen vor, mit denen der Konzern negative Auswirkungen reduziert und positive Effekte fördert.

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen im Bereich „Klimawandel" zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Anpassung an den Klimawandel				
E1-F-1	Vermehrte Extremwetterereignisse (Hitzetage, Starkniederschlag, Sturm) führen zu Schäden und der Zugverkehr wird beeinträchtigt. Dies führt zu Umsatzeinbußen und Mehrkosten durch Reparaturen.	Risiko	Mittelfristig	
E1-F-2	Durch vorausschauende Planung und Analysen werden Anpassungsmaßnahmen getroffen, um Schäden potenziell zu minimieren und mittel- bis langfristig Kosten zu sparen.	Chance	Mittelfristig	
E1-F-3	Der Klimawandel führt zu tiefgreifenden Veränderungen in wirtschaftlichen, regulatorischen und technologischen Rahmenbedingungen. Gleichzeitig kann es zu einer Verknappung wichtiger Ressourcen, einschließlich Energie, kommen. Diese Entwicklungen verursachen zusätzliche Kosten für Unternehmen – etwa durch steigenden Kühlbedarf bei Fahrzeugen und Gebäuden oder durch höhere Preise und begrenzte Verfügbarkeit von Energie und Rohstoffen.	Risiko	Mittelfristig	

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt.ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Klimaschutz				
E1-A-1	Durch die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Bahn- und Busverkehr) sowie der Steigerung der Qualität und Kapazität werden zusätzliche positive THG-Effekte für Österreich erreicht.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
E1-A-2	Der Einsatz von Diesel im Schienen- / Busverkehr und im innerbetrieblichen Fuhrpark (Dienst-Pkw und Nutzfahrzeuge, Instandhaltungsfahrzeuge Schiene, Stapler, Kleingeräte ...) im ÖBB Konzern verursacht THG-Emissionen im Bereich Mobilität.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vor- und nachgelagerte WK
E1-A-3	Der Einsatz von Bahnstrom (von Produktion bis Betrieb) im ÖBB Konzern verursacht THG-Emissionen im Bereich Mobilität.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte WK
E1-A-4	Durch den Einsatz von Energie für die Versorgung mit Strom, Heizung, Kühlung und in Betriebsanlagen (Weichenheizungen ...), u. a. derzeit teilweise noch mit fossilen Energien, verursacht der ÖBB Konzern THG-Emissionen im Bereich Gebäude.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte WK
E1-A-5	Die Freisetzung von F-Gasen in Kältemitteln bei der Kühlung von Führerständen, Schienenfahrzeugen, Gebäuden und Bussen trägt erheblich zum Treibhauseffekt bei. Diese Stoffe sind nicht biologisch abbaubar und bleiben über Jahrzehnte in der Atmosphäre.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte WK
E1-A-6	Vor allem entlang der gesamten Wertschöpfungskette des ÖBB Konzerns und durch dienstlich bedingte Reisen entstehen Treibhausgasemissionen (Fokus auf Herstellung Kapitalgüter und Entsorgung / Behandlung von gefährlichen Abfällen).	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
E1-F-4	Die Einführung und Erhöhung von CO_2-bezogenen Abgaben wie der CO_2-Steuer auf fossile Brennstoffe in den Bereichen Mobilität und Gebäude sowie die Umsetzung des Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) führen zu direkten und indirekten Kostensteigerungen bei Treibstoff, Energie und importierten Waren.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-5	Die Österreichische Postbus AG ist in der Dekarbonisierung überwiegend abhängig von Leistungsvergaben der Besteller (Länder, Verkehrsverbünde …), aktuell werden großteils noch Dieselleistungen bestellt. Dadurch können Mehrkosten / Strafzahlungen entstehen.	Risiko	Kurzfristig	
Unterthema: Klimaschutz				
E1-F-6	Die CO_2-Steuer auf fossile Brennstoffe sowie ein gestiegenes Klimabewusstsein und ein Level-Playing-Field erhöhen die Attraktivität des klimafreundlichen Schienen- und Busverkehrs gegenüber dem straßengebundenen Individualverkehr. In Kombination mit der laufenden Steigerung von Qualität und Kapazität kann dies zu einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung und einem wachsenden Marktanteil im öffentlichen und schienengebundenen Transport führen.	Chance	Langfristig	
E1-F-7	Eine Verschiebung der CO_2-Emissions-Reduktionsziele der ÖBB, vor allem 2035 in Österreich, führt zu einem erheblichen Reputationsverlust sowie zu finanziellen Belastungen (Mehrkosten) durch CO_2-Preise, die Kreditwürdigkeit sinkt, was zu höheren Kreditzinsen und Finanzierungskonditionen führt.	Risiko	Langfristig	
E1-F-8	Ein Verbot des Einsatzes von F-Gasen in Kältemitteln ist THG-relevant und kann zu Zusatzkosten durch notwendige Umrüstung (z. B. Klimaanlagen in Bestandszügen) führen.	Risiko	Kurzfristig	

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

[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt.ESRS 2.SBM-3.48.g.

[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Energie				
E1-A-7	Zur Erbringung von Mobilitätsleistungen im Schienen- und Busverkehr sowie im innerbetrieblichen Verkehr wird Energie verbraucht, dadurch entstehen THG-Emissionen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
E1-A-8	Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft, Windkraft, Photovoltaik) steigert die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen und schont die natürlichen Ressourcen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
E1-F-9	Gesetzliche Regelungen und unsichere Weltpolitik (kriegerische Auseinandersetzungen etc.) führen zu Veränderungen auf dem Energiemarkt. Die Kosten für Energie steigen.	Risiko	Kurzfristig	
E1-F-10	Der Ausbau der Eigenproduktion reduziert die Abhängigkeit von externen Energieanbietern und schwankenden Strompreisen. Dadurch können Kosten reduziert werden.	Chance	Kurzfristig	

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt.ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Klimabedingte physische Risiken

- Die Bewertung von Risiken durch Naturgefahren ist seit Jahren Teil des Risikomanagements. Angesichts zunehmender Extremwetterereignisse gewinnt die langfristige Analyse von Klimarisiken an Bedeutung. Daher wurde 2022 erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse für den ÖBB Konzern durchgeführt (inkl. relevanter Gesellschaften und Untersuchungsobjekte). Der gesamte Prozess wurde von GeoSphere Austria begleitet. Betrachtet wurden physische Klimarisiken für kurze (Berichtsjahr), mittlere (bis 2030) und lange (bis 2050) Zeiträume, basierend auf ÖKS15-Daten und dem Klimaszenario RCP 8.5. ESRS E1.IRO-1.AR.11.a, b
- Zunächst wurden gemäß EU-Verordnung 2021 / 2139 nicht zutreffende Klimagefahren ausgeschlossen. Die verbleibenden Gefahren wurden hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigungen der wirtschaftlichen Aktivitäten und Vermögenswerte bewertet. Analysiert wurden u. a. Gebäude, Wagenmaterial, Schienennetz und Personal sowie Wirkungsketten mehrerer Gefahren. Die Bewertung erfolgte für folgende ÖBB Gesellschaften: ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Arverio Baden-Württemberg GmbH, Rail Cargo Group, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH. Interne Expert:innen beurteilten Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit unter Berücksichtigung von Standortexposition und Vulnerabilität. Potenzielle Risiken ergeben sich aus Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert mit der Auswirkung. Es wurde auf eine quantitative Bewertung verzichtet. ESRS E1.IRO-1.AR.11.c, d
- Die Analyse zeigte, dass die Ausprägung von Klimagefahren je nach Zeithorizont variiert. Neben kleinen Standortaktualisierungen bei allen ÖBB Gesellschaften und der weiteren Detaillierung einzelner Untersuchungsobjekte gab es keine signifikanten Änderungen. Es wurden verschiedene Klimagefahren wie Hitzewellen, Wind, Flusshochwasser, Küstenüberflutungen, Niederschlagsänderungen und extreme Niederschläge berücksichtigt. Die neuen Klimadaten (ÖKS26) erfordern voraussichtlich eine deutlich erweiterte Überarbeitung der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse im Jahr 2026. ESRS E1.IRO-1.20.b, 21

Klimabedingte Übergangsrisiken und -chancen

Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Analyse klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen für den ÖBB Konzern fortgesetzt und vertieft. In einem ersten Schritt wurden die im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten klimabezogenen Übergangsrisiken den Kategorien politische, rechtliche, technologische sowie Markt- und Reputationsrisiken zugeordnet. Anschließend erfolgte die Klassifizierung nach Zeithorizonten (kurzfristig = Berichtsjahr; mittelfristig = bis 2030; langfristig = bis 2050) und die Bewertung nach Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit. Im Prozess wurde die gesamte Wertschöpfungskette berücksichtigt. ESRS E1.IRO-1.20.c, AR.12.a

Für die qualitative Einschätzung der potenziellen Risiken wurde das „Transition"-Szenario des österreichischen Umweltbundesamts herangezogen. Die Bewertung der klimabezogenen Übergangsrisiken und -chancen erfolgt anhand ihres möglichen Ausmaßes und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit unter Berücksichtigung der im Szenario getroffenen Annahmen. Es wurden zwei wesentliche Übergangsrisiken identifiziert. Dabei wurden keine Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten festgestellt, die nicht mit einem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar sind. Die verwendeten Klimaszenarien sind konsistent mit den klimabezogenen Annahmen im Abschluss, da ein Abgleich von Brutto- und Nettorisiken erfolgte. ESRS E1.IRO-1.AR.12.b, c, d, AR.15; ESRS E1.IRO-1.20.c, 21

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Details zum allgemeinen Vergütungsprozess und der Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung sind im *Abschluss unter Notes 32* zu finden.

Klimaschutz ist eines der wesentlichen Themen der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Klimabezogene Aspekte fließen als Konzernziele in Anreizsysteme bzw. in den variablen Teil der Vergütung der Mitglieder von Leitungsorganen ein. Der Schwerpunkt für das MbO-Ziel 2025 lag auf der Verringerung der Auswirkungen des Sturmtiefs „Anett" und der Steigerung der Resilienz im produktiven Bereich. Die klimabezogenen Ziele waren: „Operations / Back on Track" (Gewichtung 10 %, dient der Steigerung der Resilienz, der Stabilisierung des Betriebs und der Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und Qualität im Tagesgeschäft, das betrifft auch Anpassungen der Ziele für die Folgen des Klimawandels) und „Kund:innenzufriedenheit" (Gewichtung 10 %, trägt zur nachhaltigen Servicequalität und langfristigen Kund:innenbindung bei). Ein stabiler und verlässlicher Betrieb fördert das Vertrauen der Kund:innen und unterstützt die Verkehrsverlagerung hin zur klimafreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus (Dekarbonisierungseffekt für Österreich). ESRS E1.GOV-3.13

Übergangsplan für den Klimaschutz

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

Verständnis zu den bisherigen, aktuellen und künftigen Klimaschutzbemühungen der ÖBB

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

Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von THG-Emissionen in Österreich und der Straßenverkehr der weitaus größte Emittent im Verkehrssektor (Quelle: Umweltbundesamt, Umweltkontrollbericht 2025). 2025 haben die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus der heimischen Umwelt THG-Emissionen in der Höhe von rd. 4,2 Mio. t erspart. Dies entspricht der Menge an THG-Emissionen, die anfallen würden, wären die ÖBB Verkehrsleistungen statt mit Bahn und Bus ersatzweise mit Pkw und Lkw erbracht worden. Die ÖBB sind damit ein wichtiges Klimaschutzunternehmen Österreichs und leisten zusätzlich einen wesentlichen Beitrag für ihre Kund:innen und die Gesellschaft. ESRS E1-1.15

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

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

Die Reduktionsmaßnahmen werden in den jeweiligen Dekarbonisierungspfaden abgebildet bzw. vorangetrieben. Neben der ÖBB-eigenen Dekarbonisierung tragen die ÖBB durch ihre Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus zur Dekarbonisierung Österreichs bei. Die gesamtstaatlichen CO_2-Effekte der ÖBB sind auch Teil des nationalen Energie- und Klimaplans (NEKP) zur Erreichung der Klimaziele Österreichs. Ein wichtiger Hebel zum weiteren Ausbau ist die Verkehrsverlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene. Das Ziel ist es, durch die Steigerung der Kapazität, Qualität und Produktivität die Wettbewerbsfähigkeit des ÖBB Konzerns zu forcieren.

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

Dekarbonisierungsziele

Mit ihren Zielsetzungen leisten die ÖBB einen Beitrag auf dem Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaft in Europa 2050. Die ÖBB sind ein im In- und Ausland agierender Konzern – mit Konzernteilen außerhalb Österreichs bzw. außerhalb der EU. Die Dekarbonisierung nach europäischen Vorgaben bzw. das Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 steht dabei im Fokus. Das Konzernziel der ÖBB (In- und Ausland) bis zum Jahr 2050 ist Net-Zero (-90 % THG-Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2022) bzw. Klimaneutralität – bei Ausgleich der im Zieljahr verbliebenen Restemissionen. Als Beitrag zum Ziel der Klimaneutralität 2040 in Österreich wird prioritär die Reduktion des CO_2-Fußabdrucks der ÖBB in Österreich forciert – mit signifikanter Reduktion in den Bereichen Mobilität und Gebäude schon bis 2035. Die THG-Reduktion in den internationalen Bereichen – innerhalb und außerhalb der EU – orientiert sich am Klimaziel 2050. Die ÖBB unterstützen das Übereinkommen von Paris mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Sie orientieren sich am 1,5-Grad-Ziel bzw. am aktuell vorliegenden sektorübergreifenden Reduktionspfad. Der sektorübergreifende Reduktionspfad basiert auf dem „Pathways to Net-zero" – SBTi Technical Summary mit den Zielsetzungen -42 % THG-Reduktion bis 2030 bzw. -90 % THG-Reduktion bis 2050 (SBTi: Science Based Targets initiative). ESRS E1-1.16.a

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

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

ÖBB Dekarbonisierungsbereiche (quantitativ)	Basisjahr 2022	Zwischenziel 2030[1)]	Ziel Inland (AT) 2035[2)]	Ziel ÖBB Konzern 2050[2)]
Mobilität (Scope 1 und 2)				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO_2eq ges. | Inland[3)]	331 | 226	192 | 131	23[4)]	33[4)]
Gebäude (Scope 1 und 2)				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO_2eq ges. | Inland[3)]	54 | 49	31 | 28	5[4)]	5[4)]
Scope 3				
THG-Emissionen in tsd. Tonnen CO_2eq ges.	2.356	1.366	-	236[4)]

[1)] Soll: laut SBTi sektorübergreifendem Reduktionspfad -42 % versus 2022.
[2)] Soll: laut SBTi sektorübergreifendem Reduktionspfad -90 % versus 2022.
[3)] Scope 2 im Inland (AT): Market-based.
[4)] In den Zieljahren 2035 für das Inland (Bereiche Mobilität und Gebäude) und 2050 für den ÖBB Konzern (In- und Ausland) besteht zusätzlich das Ziel der Klimaneutralität (Netto-Null = Abbau / Ausgleich der Restemissionen).

Ein Zielabgleich der quantitativen Zielsetzungen des ÖBB Konzerns erfolgt jährlich nach Abfrage / Bewertung der in die finanziellen Planungen eingebetteten Klimaschutzmaßnahmen. Zusätzlich wird an einer konzernweiten Rebaselining-Policy gearbeitet, um neue vollkonsolidierte Tochtergesellschaften rasch und vollständig in Emissionsberechnungen zu integrieren und um derzeit bestehende Sicherheitsaufschläge aufgrund von Datenunsicherheiten spätestens ab der erstmaligen verpflichteten Berichterstattung nicht mehr anzuwenden. ESRS E1-1.16.h

Energie – Erneuerbare Energien

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

Dekarbonisierungshebel bzw. wesentliche Klimaschutzmaßnahmen

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

Dekarbonisierungshebel und wesentliche Klimaschutzmaßnahmen

Dekarbonisierungshebel im Bereich Mobilität (ÖBB-eigene Dekarbonisierung)	**Dekarbonisierungshebel im Bereich Gebäude**
Ersatz von Diesel und Umstieg auf alternative Antriebsformen (wirkt auf Scope 1, 2 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Ersatz von Diesel im Schienen- / Busverkehr und im innerbetrieblichen Fuhrpark (Akku- und Hybridfahrzeuge) – Etablierung alternativer Antriebsformen im Busbereich (Elektro, Wasserstoff …) – in Abstimmung mit Leistungsbestellern und Auftraggebern (Länder, Verkehrsverbünde …) – Nutzung von Brückentechnologien (z. B. HVO-Treibstoffe) – Elektrifizierung von noch nicht elektrifizierten Strecken	Ausstieg aus fossilen Energien bzw. Umstieg auf klimafreundliche Alternativen (wirkt auf Scope 1 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Ausstieg aus Heizöl – Ausstieg aus Fossilgas
Erhöhung des Eigenversorgungsgrades im Bahnstrombereich durch erneuerbare Energien und Abdeckung des künftigen Mehrbedarfs durch mehr Verkehr auf der Schiene, Schwerpunkt AT (wirkt auf Scope 2 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Repowering Wasserkraft (Revitalisierung / Neubau) – Ausbau Photovoltaik – Ausbau Windkraft	Steigerung der Energieeffizienz (wirkt auf Scope 1, 2 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Gebäudeoptimierung – Gebäudesanierung
Steigerung der Energieeffizienz (wirkt auf Scope 1, 2 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Maßnahmenbündel Bahnstrom – Maßnahmenbündel Diesel (als Zwischenlösung)	**Dekarbonisierungshebel im Bereich der Scope 3-Emissionen**
Dekarbonisierungshebel im Bereich Mobilität (Dekarbonisierungseffekt für Österreich)	Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen (wirkt vor allem auf Scope 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Optimale Nutzung / Forcierung der Dekarbonisierungsentwicklungen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der ÖBB (abhängig von den Entwicklungen in den Branchen bzw. Unternehmen der ÖBB Lieferkette) v. a. in den Bereichen Bau (Stahl, Beton …) sowie Fahrzeuge (Stahl, Aluminium, Kunststoffe …).
Verkehrsverlagerungen auf die Bahn (wirkt in AT vor allem auf Scope 1 und 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Ausbau Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit durch Steigerung von Qualität und Produktivität	Gezielte THG-Reduktionen bei weiteren Scope 3-Teilkategorien (wirkt vor allem auf Scope 3) *Wesentliche Klimaschutzmaßnahmen:* – Reduktion von brennstoff- und energiebezogenen Emissionen – Reduktion von Emissionen aus Abfallbehandlung / -entsorgung – Reduktion aus vorgelagertem Transport / Verteilung

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

Nachstehend ist ein Auszug aus dem geplanten Investitionsvolumen mit Bezug auf die skizzierten Klimaschutzmaßnahmen dargestellt:
– ÖBB-Infrastruktur AG: Investitionen in nachhaltige und erneuerbare Energieerzeugung 2014 bis 2030: rd. 1,6 Mrd. EUR (Hinweis: langfristiges Investitionsprogramm, dem auch lange Bauzeiten / Umsetzungszeiten zugrunde liegen)
– ÖBB-Infrastruktur AG: Ausstieg aus Heizöl und Fossilgas rd. 80 Mio. EUR von 2026 bis 2031
– ÖBB-Personenverkehr AG: Gesamtinvestitionsvolumen in neue, moderne, energieeffiziente Flotte 2026 bis 2031 (Nahverkehr, Fernverkehr, Fahrzeugein- und -umbauten): rd. 5,5 Mrd. EUR
– Österreichische Postbus AG investiert 2026 bis 2031 rd. 52 Mio. EUR in E- und H2-Busse (alternative Antriebe)

Der ÖBB Konzern berichtet seit 2021 nach der EU-Taxonomie-Verordnung. Die Evaluierung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erfolgte für alle sechs Umweltziele. Der wesentliche Beitrag wird in den Umweltzielen „Klimaschutz" und „Kreislaufwirtschaft" geleistet. Die zentralen Leistungsindikatoren für taxonomiekonforme CapEx und CapEx-Pläne sowie die zusätzlich berücksichtigten „ermöglichenden Tätigkeiten" und „Übergangstätigkeiten" sind in *Kapitel E.2. Umweltinformationen unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern"* ausgewiesen. Sie finden sich in der Taxonomietabelle zum Umsatz in der letzten Spalte. ESRS E1-1.16.c

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

Eingeschlossene (gebundene) Treibhausgasemissionen: Die qualitative Bewertung der potenziell eingeschlossenen (gebundenen) Treibhausgasemissionen aus Vermögenswerten und Produkten ist von großer Bedeutung. Sie tragen maßgeblich zur Einschätzung der Umweltauswirkungen und zur Einschätzung des Gefährdungspotenzials zur Nichterreichung der festgelegten Emissionsreduktionsziele bei. Bei der Beschreibung dieser Treibhausgasemissionen wird nach den bekannten Dekarbonisierungsbereichen unterschieden. ESRS E1-1.16.d

Bereich Mobilität (Scope 1 und Scope 2)
Obwohl aktuell rd. 90 % der Verkehre auf der Schiene in Österreich elektrisch angetrieben durchgeführt werden (aktuell sind 77 % der ÖBB Strecken elektrifiziert), betreiben die ÖBB im In- und Ausland noch dieselbetriebene Lokomotiven und Triebwagen. Zusätzlich dazu werden im ÖBB Konzern dieselbetriebene Busse und im innerbetrieblichen Verkehr fossil betriebene Pkw und Nutzfahrzeuge eingesetzt. Dies stellt eine Herausforderung für die Erreichung der Emissionsreduktionsziele im Bereich Mobilität dar. Im ÖBB Konzern erfolgt daher eine Abwägung der weiteren Nutzung fossil angetriebener Fahrzeuge versus einer frühzeitigen Abschreibung (Wettbewerb / Kosten). Ein wesentliches Augenmerk wird hier vor allem auf die Österreichische Postbus AG gerichtet. Jedoch hängt der Fortschritt in der Dekarbonisierung überwiegend von den Leistungsvergaben der Besteller (Länder, Verkehrsverbünde …) ab.

Bereich Gebäude (Scope 1 und Scope 2)
Die ÖBB haben in Österreich über 3.500 Gebäude im Bestand. Zusätzlich dazu befinden sich einige wenige Bestandsgebäude der internen Tochtergesellschaften ebenfalls im Besitz des ÖBB Konzerns. Dabei handelt es sich generell um ältere Gebäude. Sie sind etwa durch Dämmung und Tausch der Heizsysteme energetisch zu sanieren. Ein Risiko für die Erreichung der Emissionsreduktionsziele im Bereich Gebäude sind die hohen Kosten, die mit der Sanierung älterer Gebäude einhergehen. Hier muss vorrangig eine Abwägung von Kosten / Nutzen durchgeführt werden. Vor allem in internationalen Bereichen sind die ÖBB vielfach in Fremdgebäuden eingemietet, wodurch die Einflussmöglichkeit der ÖBB auf energetische Sanierung der Gebäude begrenzt ist.

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

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

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

Die ÖBB haben ihre ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert / definiert (inkl. Bewertung der Kriterien für einen „wesentlichen Beitrag" bzw. Kriterien für „keine erhebliche Beeinträchtigung"). Nähere Informationen dazu finden sich in *Kapitel E.2. Umweltinformationen unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern".*

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

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

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

Der vorliegende Übergangsplan für den Klimaschutz wurde im Februar 2025 vom Vorstand der ÖBB-Holding AG genehmigt. Das Aufsichtsratsgremium der ÖBB-Holding AG wurde gesondert informiert. Die Freigabe / Genehmigung erfolgte durch die Aufsichtsratmitglieder im Zuge der Freigabe der Nichtfinanziellen Erklärung im Lagebericht des Geschäftsberichts für 2024. Der Übergangsplan für den Klimaschutz ist in der Konzernstrategie bzw. Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt. ESRS E1-1.16.i

Der Fortschrittsbericht 2025 im Vergleich zum Vorjahr findet sich im *Unterkapitel „THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Gesamtemissionen"*. ESRS E1-1.16.j

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

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

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

Klimarisiken[*)]	
Physische Klimarisiken	– Hitze (Hitzestress, Hitzewelle) – Kältewelle – Starke Niederschläge, Hochwasser – Lawinen – Sturm
Transitorische Klimarisiken	– Nichteinhaltung der CO_2-Emissionsreduktionsziele – Verbot des Einsatzes von F-Gasen in Kältemitteln

[*)] ESRS E1.SBM-3.18.

Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells im Kontext des Klimawandels

In Anbetracht der zunehmenden Auswirkungen aufgrund von Extremwetterereignissen (welche in Häufigkeit und Intensität stetig zunehmen), aber auch massiv steigender Zugkilometerleistungen wird es entscheidend sein, die Widerstandsfähigkeit des Bahnsystem zu erhöhen und zu stärken. Aufgrund erheblicher Infrastrukturschäden und damit verbundener betrieblicher Einschränkungen durch das Hochwasser in Wien und Niederösterreich 2024 wurde 2025 gezielt auf Maßnahmen zur Stabilisierung, Sanierung und Verbesserung der Prozesse gesetzt. Ergänzend wird daran gearbeitet, das Kerngeschäft kurz-, mittel- und langfristig gegenüber dem Klimawandel weiterzuentwickeln. ESRS E1.SBM-3.AR.8.b

Dabei fließen bestehende Analysen wie die seit 2022 laufende Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse, jedoch auch die Analyse klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen mit ein. In diesem Prozess wurde der gesamte ÖBB Konzern mit sämtlichen Teilkonzerngesellschaften sowie Teile der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette betrachtet. ESRS E1.IRO-1.20.b

Die für das Geschäftsjahr 2025 erstmalig durchgeführte Analyse klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen basiert auf den Annahmen und Parametern des Szenarios „Transition" der österreichischen Umweltbundesamts. Die verwendeten Zeithorizonte der Resilienzanalyse entsprechen denjenigen der Klimarisikoanalyse. Zur Beurteilung der Resilienz des Geschäftsmodells wurde eine Überleitung der identifizierten Bruttorisiken zu den entsprechenden Nettorisiken vorgenommen. Dabei wurde analysiert, in welchem Ausmaß bestehende oder geplante Maßnahmen – insbesondere Klimaschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel gemäß ESRS zur Reduktion dieser Bruttorisiken beitragen können. Es hat sich gezeigt, dass der Klimawandel zu Veränderungen in wirtschaftlichen, regulatorischen und technologischen Rahmenbedingungen führt. Ergänzend wurden physische Risiken durch häufiger auftretende Extremwetterereignisse identifiziert, die den ÖBB Konzern negativ beeinträchtigen können. Für die als risikobehaftet identifizierten Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten wurden konzernweit spezifische Strategien, Ziele und Maßnahmen gemäß ESRS E1-3 und E1-4 entwickelt, für deren Umsetzung entsprechende finanzielle Ressourcen vorgesehen sind, sodass der ÖBB Konzern sein Geschäftsmodell an die Folgen des Klimawandels anpassen und gegenüber wesentlichen Klimarisiken resilient bleiben kann. ESRS E1.SBM-3.19.a, b, c, AR.7.b, c

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

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

Nr.	Konzepte[1)]	Beschreibung[2)]
E1-K-1	Übergangsplan für den Klimaschutz (vormals ÖBB Klimaschutz-strategie)	Klimaschutz ist ein wichtiger Teil der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie und nimmt damit einen wesentlichen Stellenwert in der Ausrichtung des Unternehmens ein. Das Verständnis der ÖBB zum Thema „Klimaschutz" inklusive Ziele, Strategien / Geschäftsmodell zur Erreichung der Klimaneutralität 2050, Informationen über Investitionen und auch die wesentlichen Dekarbonisierungshebel sind im ÖBB Übergangsplan für den Klimaschutz dargestellt.
E1-K-2	Anpassung an den Klimawandel	Der Klimawandel stellt weltweit eine der größten Herausforderungen dar. Klimabedingte Veränderungen beeinflussen eine Reihe von Sektoren, Systemen und Institutionen. Anpassung an den Klimawandel ist Teil der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie. Die zugehörigen strategischen Konzepte betreffen vor allem Infrastruktur und Assets, die für eine sichere Betriebsführung und hohe Streckenverfügbarkeit entscheidend sind. Der Schutz dieser Anlagen und Minimierung von Störungen hat oberste Priorität, um Beeinträchtigungen für Kund:innen und Mitarbeiter:innen zu minimieren. Wichtige Maßnahmen sind Prävention, Monitoring und Frühwarnsysteme. Die Stoßrichtungen wurden im Jahr 2025, wo möglich, weiter konkretisiert und mit zusätzlichen Maßnahmen ergänzt. Dies wird die kommenden Jahre fortgesetzt.
E1-K-3	Energiestrategie	Die ambitionierten Ziele der Energiestrategie bis 2030+: Durch den Ausbau und die Modernisierung der eigenen Wasser-, Solar-, und Windkraftanlagen soll der Eigenversorgungsgrad beim Bahnstrom in Kooperation mit Partnern von 60 auf 80 % steigen. Außerdem soll die innerbetriebliche Energieeffizienz beispielsweise durch die Modernisierung des Bahnstromnetzes oder die Gebäudeoptimierung um 25 % erhöht werden. Die gesetzten Maßnahmen sollen vor allem dazu beitragen, dem Konzern im Energiebereich mehr Unabhängigkeit zu verschaffen.

[1)] Strategien / Konzepte werden vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen und finden Anwendung für den gesamten ÖBB Konzern.
[2)] ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

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

Sustainable Finance

Mit der Veröffentlichung des Sustainable-Finance-Frameworks (2023, Update 2025) integriert die ÖBB Nachhaltigkeitsparameter in ihre Finanzierungsformen. Dies gilt für kapitalmarktorientierte ÖBB Gesellschaften und stärkt durch Transparenz die Glaubwürdigkeit gegenüber Kapitalgebern. Weitere Details finden sich in *Kapitel E.4. Governance Information unter „Unternehmensspezifische Informationen".*

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien

Zur Umsetzung der Klimaschutz- und Anpassungsziele hat die ÖBB konkrete Maßnahmen definiert und finanziell hinterlegt. Die Umsetzung hängt dabei von der Verfügbarkeit der Finanzmittel ab. ESRS E1-3.28, 29, AR 21

Die zugehörigen Dekarbonisierungshebel und zentralen Klimaschutzmaßnahmen sowie die dafür notwendigen Investitionen sind im „Übergangsplan für den Klimaschutz" am Anfang des Kapitels beschrieben. Für die Bereiche Mobilität, Gebäude und Scope 3 bestehen erste Maßnahmenportfolios mit Detailmaßnahmen, die – soweit möglich – in die Budget- und Mittelfristplanung integriert sind. Die folgenden Angaben zeigen die zusammengefassten Maßnahmen je Dekarbonisierungshebel sowie deren Wirkung, die finanzielle Bedeckung sowie den Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. ESRS E1-3.29.a, b; ESRS E1.MDR-A.68.a, b, c, e

Maßnahmen zu den Dekarbonisierunghebel je Dekarbonisierungsbereich (AT+INT) Kurzbeschreibung	THG-Reduktions-Potenzial in t CO_2eq[*)]	Umsetzungs-zeitraum	Finanzielle Bedeckung ja / offen	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen
Dekarbonisierungsbereich Mobilität (Scope 1 und 2)				
Ersatz von Diesel – Beschaffung von Triebfahrzeugen und Bussen mit alternativen Antrieben und Ersatz von Dieselfahrzeugen, Elektrifizierung von nicht elektrifizierten Strecken (Elektrifizierungsgrad 80 % bis 2030 und 89 % bis 2035)	75.881	(2018) 2022–2035	j	E1-F-3, E1-A-1, E1-A2, E1-F-4, E1-F-5, E1-F-6, E1-F-7, E1-F-9
Steigerung der Energieeffizienz (Maßnahmenbündel Bahnstrom + Maßnahmenbündel Diesel	3.039	(2019) 2022 – 2026	j	E1-F-3, E1-A-1, E1-A-3, E1-F-4, E1-F-6, E1-F-7, E1-F-9
Einsatz PFAS-freier Kältemittel	tbd.	bis 2030		E1-A-5, E1-F-7, E1-F-9, E1-F-8
Erhöhung Eigenversorgung Energie (betrifft AT) – Repowering Wasserkraft: Revitalisierung und Neubau; KW Spullersee, KW Obervellach II, Pumpspeicher-KW Tauernmoos, erneuerbare Energieträger: Photovoltaikanlagen / Windkraft	Kein THG-Reduktions-effekt	2021 – 2030	j	E1-F-3, E1-A-1, E1-A-3, E1-F-4, E1-F-6, E1-F-7, E1-A-8, E1-F-9, E1-F-10
Erhöhung Eigenversorgung Energie (betrifft INT): Installation Photovoltaik für E-Stapler-Betrieb	52	2026	j	E1-F-3, E1-A-1, E1-A-3, E1-F-4, E1-F-6, E1-F-7, E1-A-8, E1-F-9, E1-F-10
Gesamtsumme Mobilität (Scope 1 und 2)	**78.972**			
Dekarbonisierungsbereich Gebäude (Scope 1 und 2)				
Ausstieg aus fossilen Energien – Ausstieg aus Heizöl bis 2030, Ausstieg aus Fossilgas, Nutzung Dekarbonisierung Fernwärme, Ausstieg aus gasbetriebenen Weichenheizungen …	42.209	(2019) 2022 – 2035	j	E1-A-4, E1-A-5, E1-A-7, E1-F-4, E1-F-7, E1-F-8, E1-A-8, E1-F-9, E1-F-10
Gesamtsumme Gebäude (Scope 1 und 2)	**42.209**			
Dekarbonisierungsbereich Scope 3				
Gezielte Reduktion Scope 3-Emissionen – brennstoff- und energiebezogene Emissionen aus Mobilität und Gebäude (Scope 3.3)	34.434	(2018) 2022 – 2035	j	E1-A-7, E1-F-4, E1-F-5, E1-F-6, E1-F-7, E1-F-9, E1-F-10
Optimale Mitnutzung der Dekarbonisierungsentwicklungen der für die ÖBB wesentlichen Branchen (Scope 3-Treiber der wichtigsten Materialgruppen aus der Beschaffung von Kapitalgütern, Verbrauchsgütern und Dienstleistungen – Scope 3.1 und 3.2)	163.500	2025 – 2030	0 – bzw. laufend bei Beschaffungen	E1-A-6, E1-A-7, E1-F-4, E1-F-6, E1-F-9
Gesamtsumme Scope 3	**197.934**			

[*)] THG-Reduktions-Potenzial der Maßnahme ab 2022 (Basisjahr) bis 2035.

Zusätzlich zur eigenen Dekarbonisierung setzen die ÖBB auch Maßnahmen mit Dekarbonisierungseffekten für Österreich – v. a. Verkehrsverlagerung auf Bahn und Bus – Ausbau der Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit (Steigerung Qualität / Produktivität) für mehr Verkehre mit Bahn und Bus: Verdoppelung der Kapazität im Schienennetz bis 2040, Steigerung Qualität z. B. neue Fahrzeuge für Bahn und Bus (Wirkung auf E1-A-1, E1-F-4, E1-F-5, E1-F-6).

Dekarbonisierungseffekte zu den Dekarbonisierungsbereichen Mobilität, Gebäude und Scope 3-Emissionen (linear bewertet auf jeweilige Wirkungszeiträume):
- Mobilität: Dekarbonisierungseffekte definierter Maßnahmen im Zeitraum 2022 (Basisjahr) bis 2025: 8.064 t (2022–2024: 4.148 t)
- Gebäude: Dekarbonisierungseffekte definierter Maßnahmen im Zeitraum 2022 (Basisjahr) bis 2025: 7.228 t (2022–2024: 4.819 t)
- Scope 3-Emissionen: Dekarbonisierungseffekte definierter Maßnahmen im Zeitraum 2022 (Basisjahr) bis 2025: Scope 3.3: 4.067 t (2022–2024: 2.405 t); geringere Bewertung bei Scope 3.1 und 3.2 beim Basisjahr 2022 um 595.162 t und im Jahr 2025 um 861.955 t durch teilweise Herauslösung aus Spend-based Methode (2024: Reduktion um 779.398 t)

Seit 2021 veröffentlicht der ÖBB Konzern freiwillig die Kennzahlen zu taxonomiefähigen und -konformen Umsätzen, CapEx und OpEx. Nähere Informationen sowie die finanziellen Kennzahlen für 2025 finden sich in *Kapitel E.2. Umweltinformationen unter „Freiwillige Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung im ÖBB Konzern“*. Die in den Tabellen aufgelisteten Maßnahmen sind je Dekarbonisierungshebel folgenden taxonomiekonformen bzw. taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen.

Dekarbonisierungshebel*)	Wirtschaftstätigkeit(en)
Ersatz von Diesel	CCM / CCA 6.1, CCM / CCA 6.2, CCM / CCA 6.3, CCM / CCA 6.5
Steigerung Energieeffizienz	CCM / CCA 7.2 / 3.2, CCM / CCA 7.3
Erhöhung Eigenversorgung Energie	CCM / CCA 4.1, CCM / CCA 4.3, CCM / CCA 4.5, CCM / CCA 4.10
Verkehrsverlagerungen auf die Bahn	CCM / CCA 6.1, CCM / CCA 6.2, CCM / CCA 6.3, CCM / CCA 6.5
Ausstieg aus fossilen Energien	CCM / CCA 7.3, CCM 7.2 / C 3.2
Gezielte Reduktion weiterer Scope 3-Emissionen bzw. Beschaffung von Kapital- / Verbrauchgütern und Dienstleistungen	nicht abgedeckt

*) ESRS E1-3.29.c.

Anpassung an den Klimawandel – Portfolio
Detailangaben zu Anpassung an den Klimawandel finden sich in *diesem Kapitel unter „Klimawandel“ bei „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“*.

Eine Konkretisierung der Ziele und Stoßrichtungen in Bezug auf Anpassung an den Klimawandel wurde im Jahr 2025 durchgeführt. Im Zuge dessen erfolgte auch die notwendige Maßnahmenspezifizierung. Ein Auszug bereits laufender Maßnahmen findet sich nachfolgend: ESRS E1-3.29.a, b

Maßnahmen zu Anpassung an den Klimawandel (Auszug)

Maßnahme Kurzbeschreibung*)	Zeithorizont
Hochwasserschutz bei den exponiertesten Tunnelbauwerken nachrüsten (Schieneninfrastruktur): Zum Hochwasserschutz werden eine Reihe an Maßnahmen (z. B. Portalschott, ggf. Aufrüstung der Pumpanlagen etc.) bei den exponiertesten Tunnelbauwerken umgesetzt.	In Umsetzung
Integration von Analysen zu Klimarisiken als fixer Bestandteil im Planungsprozess für Neu- und Ausbauprojekte in Infrastrukturentwicklungen.	In Umsetzung
Präventive Baumentfernung – „Bahnbegleitwald“: Durch präventive Baumentfernung soll die Beeinträchtigung der Bahn durch umstürzende Bäume oder herabbrechende Baumteile bei Starkwindereignissen, Schnee und Eis bestmöglich reduziert und damit die Verfügbarkeit und Sicherheit weiter gesteigert werden. Dadurch werden Beeinträchtigungen im Bahnverkehr verringert.	Laufend
Ausbau der aktiven Kühlung im Fahrgastraum von Zügen im Nahverkehr (NV): Durch die fortlaufende Ausmusterung von nicht klimatisierten Fahrzeugen und dem Einsatz von klimatisierten Neufahrzeugen ist die Flotte des Personenverkehrs langfristig zu 100 % mit klimatisierten Fahrzeugen ausgestattet.	In Umsetzung
Ausbau klimatisierter Führerstände.	In Umsetzung
Servicierung von Komponenten wie Klimaanlagen, Kühltechnik und Fahrzeugelektronik: In der Instandhaltung wird ein erhöhtes Augenmerk auf den Reinigungszustand der Kühlelemente / Wärmetauscher gelegt.	In Umsetzung
Durchführung und Weiterentwicklung regelmäßiger Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen für alle relevanten Teilkonzerngesellschaften.	Jährlich
Durchführung einer Resilienzanalyse für den ÖBB Konzern.	In Umsetzung

*) MDR-A.68.a, b, c, e.

Parameter und Ziele

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

Mit ihren Zielsetzungen leisten die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur klimaneutralen Wirtschaft in Europa bis 2050. Als national und international tätiger Konzern – mit Standorten innerhalb und außerhalb der EU – verfolgen die ÖBB die Dekarbonisierung nach europäischen Vorgaben und das Erreichen von Klimaneutralität. Das Konzernziel lautet Net-Zero bis 2050: eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 90 % gegenüber dem Basisjahr 2022 sowie der Ausgleich verbleibender Restemissionen. Für Österreich wird die Reduktion prioritär vorangetrieben, insbesondere in den Bereichen Mobilität und Gebäude mit geplanten Fortschritten bis 2035. International verfolgen die ÖBB eine Zielerreichung bis 2050. Die ÖBB unterstützen das Pariser Klimaabkommen und orientieren sich am 1,5-Grad-Ziel sowie den SBTi-Pfaden: -42 % THG-Reduktion bis 2030 und -90 % bis 2050 gegenüber dem Basisjahr 2022. ESRS E1-4.30, 31

Das übergeordnete Konzernziel (In- und Ausland) sowie das Ziel für Österreich konzentrieren sich auf die Dekarbonisierung in den Bereichen Mobilität, Gebäude (jeweils Scope 1 und 2) sowie auf Scope 3-Emissionen. Die folgende Übersichtstabelle (gültig für alle vollkonsolidierten ÖBB Gesellschaften) zeigt die quantitativen THG-Reduktionsbeiträge (Bruttoziele) der einzelnen Dekarbonisierungshebel und berücksichtigt die kumulierten Reduktionseffekte des aktuellen Maßnahmenportfolios.

		Mobilität (Scope 1+2)			**Gebäude** (Scope 1+2)			**Scope 3-Emissionen**	
		Dekarb. Hebel (Maßnahmen)	Gesamt (AT+ INT)	nur AT	Dekarb. Hebel (Maßnahmen)	Gesamt (AT+ INT)	nur AT	Dekarb. Hebel (Maßnahmen)	Gesamt (AT+ INT)
Basisjahr 2022 in tsd. t CO_2eq			**331** [3) 4)]	**226** [3) 4)]		**54** [3) 4)]	**49** [3) 4)]		**2.356**
Zwischenziel 2030		Ersatz Diesel		-50	Umstieg Fernwärme		4	Beschaffung Scope 3.1 / 3.2[5)]	-164
		Steigerung EEff		-3	Ausstieg Erdgas		-19	Reduktion Scope 3.3 aus Mobilität und Gebäude (AT)[6)]	-19
		Ersatz Diesel	-1		Ausstieg Heizöl		-4		
	Status 2030		277	173		35	30		2.173
	Erzielte Reduktion		16 %	23 %		35 %	39 %		8 %
	Ziel 2030[2)]		**192**[4)]	**131**[4)]		**31**[4)]	**28**[4)]		**1.366**
	Benötigte Reduktion		42 %	42 %		42 %	42 %		42 %
Ziel 2035 für AT		Ersatz Diesel		-25	Umstieg Fernwärme		-14	Reduktion Scope 3.3 aus Mobilität und Gebäude (AT)[6)]	-15
					Ausstieg Erdgas		-9		
	Status 2035		n.a.	148			7		n.a.
	Erzielte Reduktion			35 %			86 %		
	Ziel 2035[2)]		n.a.	**23**			**5**		n.a.
	Benötigte Reduktion			90 %			90 %		
Ziel 2050[2)] (-90%)			**33**[4)]	**23**[4)]		**5**[4)]	**5**[4)]		**236**

[1)] Die in der Tabelle angeführten Ziele gelten für alle vollkonsolidierten ÖBB Gesellschaften. Die Zielangaben erfüllen die Angaben gemäß ESRS E1-4.34.a, b, c, d, e, f; ESRS E1-4.AR.30; Vorgaben zu MDR-T.80.b, c, d, e, g, j wurden berücksichtigt.

[2)] Notwendiges Ziel zur Erreichung des laut SBTi sektorübergreifenden Reduktionspfads: -42 % im Jahr 2030, -90 % im Jahr 2050, im Vergleich zum Basisjahr 2022.

[3)] Zusätzliche Angaben zu Scope 1 und 2 (in tsd. t CO_2eq): Dekarb.-Bereich Mobilität 2022 – ÖBB gesamt: 331 tsd. t (=Scope 1: 259 tsd. t; Scope 2: 72 tsd. t) und AT: rd.226 tsd. t (=Scope 1: 226 tsd. t; Scope 2: 0,059 tsd. t); Dekarb.-Bereich Gebäude 2022 – ÖBB gesamt: 54 tsd. t (= Scope 1: 36 tsd. t; Scope 2: 18 tsd. t) und AT: 49 t (Scope 1: 33 tsd. t; Scope 2: 16 tsd. t).

[4)] Angaben zur Zielsetzung mit Scope 2 Location-based: Dekarb.-Bereich Mobilität, Basisjahr 2022 (in tsd. t): 465 (AT: 353) → 2030 (-42 %): 270 (AT: 205) → 2050 (-90 %): 47 (AT: 35); Dekarb.-Bereich Gebäude, Basisjahr 2022 (Angaben in tsd. t): 109 (AT: 105) → 2030 (-42 %): 63 (AT: 61) → 2050 (-90 %) 11 (AT: 10).

[5)] Reduktion durch Nutzung / Forcierung Dekarbonisierungsentwicklungen aus ÖBB Wertschöpfungskette (Ansatz 10 % bis 2030).

[6)] Dekarbonisierung Bereich Mobilität und Gebäude 2035 im Inland (Details zur Zielentwicklung 2035 für AT).

Die ÖBB haben bereits vor Jahren Ziele zur Reduzierung der THG-Emissionen festgelegt und in den jeweiligen Nachhaltigkeits- und Geschäftsberichten veröffentlicht. Diese wurden auf die Zielhorizonte 2030 und 2050 angepasst. Für Mobilität und Gebäude im Inland gilt zusätzlich das Ziel der Klimaneutralität bis 2035. Darüber hinaus bestehen Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien und für die Anpassung an den Klimawandel. Alle Zielsetzungen wurden mit Risiken und Chancen abgeglichen. ESRS E1-4.33

Die ÖBB werden auf ihrem Dekarbonisierungspfad vom österreichischen Umweltbundesamt begleitet. Als Basisjahr dient 2022, da dieses nicht mehr von Pandemieeffekten beeinflusst ist. Die gewählten Zielsetzungen gelten für alle vollkonsolidierten Gesellschaften. Aktuell liegt der ÖBB Konzern noch nicht vollständig auf dem linearen Pfad zum Zwischenziel 2030 (-42 % gegenüber 2022). Dies gilt insbesondere bei Scope 3-Emissionen, die stark von Entwicklungen in der Lieferkette abhängen (v. a. Kategorie 3.1 und 3.2). Daher werden zusätzliche Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Gebäude und Scope 3 definiert. Das geschieht unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, in Abstimmung mit Leistungsbestellern und unter Nutzung von Fortschritten der Wertschöpfungskette. Alle Maßnahmen werden jährlich erhoben, bewertet und überwacht. ESRS E1-4.34.e

Ziele zur Anpassung an den Klimawandel
Eine Konkretisierung der Ziele und Stoßrichtungen zur Anpassung an den Klimawandel ist im Jahr 2025 im Zuge der Aktualisierung der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie erfolgt. Entlang von drei Stoßrichtungen (Resilienz physischer Assets, Monitoring- und Frühwarnsysteme sowie strategische Klimarisikovorsorge) ist es oberstes Ziel, einen sicheren und zuverlässigen Bahn- und Busbetrieb zu gewährleisten, die Streckenverfügbarkeit zu maximieren und Störungen an Anlagen sowie Fahrzeugen zu minimieren. Dabei stehen der Schutz der Infrastruktur und Assets im Vordergrund. Den Kund:innen sollen weiterhin bestmögliche Mobilitätsdienstleistungen geboten und Beeinträchtigungen für Fahrgäste und Mitarbeiter:innen so gering wie möglich gehalten werden. Durch präventive Maßnahmen und den Einsatz von Frühwarnsystemen wird die Grundlage für eine effektive Anpassung und einen störungsfreien Betrieb geschaffen.

Energieverbrauch und Energiemix

Der Gesamtenergieverbrauch der ÖBB wird für das In- und Ausland getrennt ausgewiesen. In Österreich übernimmt die ÖBB-Infrastruktur AG die Rolle des internen Energieversorgers und setzt seit Jahren auf klimafreundliche Stromerzeugung – vor allem aus Wasserkraft. Erneuerbare Energien bilden das Fundament der ÖBB Klimaschutzstrategie. Die nachstehende Tabelle zeigt den Energieverbrauch und den Energiemix 2025 für alle vollkonsolidierten Gesellschaften. Sie macht die Unterschiede zwischen In- und Ausland sichtbar und zeigt Fortschritte wie den Ersatz von Diesel sowie den Ausstieg aus Heizöl und Fossilgas auf. ESRS E1-5.35, 36

		ÖBB Konzern (Inland)		ÖBB Konzern (Ausland)		ÖBB Konzern (gesamt)	
Energieverbrauch in Megawattstunden[1)]	**Energieträger**	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	Hüttenkoks	-	76	-	-	-	76
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	Heizöl	10.130	10.905	74	-	10.204	10.905
	Treibstoff (Schienen- und Straßenfahrzeuge)	773.193	780.446[4)]	145.918	132.953	919.111	913.399
	Summe	783.323	791.351	145.991	132.953	929.314	924.304
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Erdgas	106.894	108.875	11.831	11.614	118.725	120.489
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	Flüssiggas	257	318	109	122	365	440
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	Bahnstrom	-	-	553.706	550.595	553.706	550.595
	Drehstrom	2.233	975	8.512	8.631	10.745	9.606
	Fernkälte	3.844	6.230	-	-	3.844	6.230
	Fernwärme	120.351	109.754	146	122	120.496	109.876
	Summe	126.427	116.959	562.364	559.348	688.792	676.307
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen[2)]		1.016.901	1.017.579	720.295	704.037	1.737.196	1.721.616
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen einschließlich Biomasse	Holzpellets, HVO 100	27.623	5.768	7	12	27.630	5.780
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	Bahnstrom	832.339	577.750	-	-	832.339	577.750
	Drehstrom	285.127	286.025	789	528	285.916	286.553
	Kälte erneuerbar	3.487	4.157	-	-	3.487	4.157
	Summe	1.120.954	867.932	789	528	1.121.743	868.460
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	Bahnstrom	869.916	1.083.151	-	-	869.916	1.083.151
	Drehstrom	12.071	8.110	-	-	12.071	8.110
	Summe	881.987	1.091.261			881.987	1.091.261
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen[3)]		2.030.564	1.964.961	796	540	2.031.359	1.965.501
Gesamtenergieverbrauch		3.047.464	2.982.540	721.091	704.577	3.768.556	3.687.117
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %		33 %	34 %	100 %	100 %	46 %	47 %
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %		67 %	66 %	0 %	0 %	54 %	53 %
Anteil nuklearer Quellen am Gesamtenergieverbrauch in %		0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

[1)] Die Angaben des Gesamtenergieverbrauchs in MWh sind gemäß ESRS E1-5.37.a, b, c, AR.34 aufgeschlüsselt. Summen können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.
[2)] Die ÖBB sind ein Unternehmen eines klimaintensiven Sektors. Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen gemäß ESRS E1-5.38.a, b, c, d, e, AR.34.
[3)] Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen gemäß ESRS E1-5.39.
[4)] Auf Basis der Datenplausibilisierung für das Jahr 2024 wurden 714.624 l Diesel (=6.982 MWh) nachgemeldet. Diese sind in der aktuellen Tabelle für 2024 nicht enthalten.

	ÖBB Konzern (Inland)		ÖBB Konzern (Ausland)		ÖBB Konzern (gesamt)	
Energieerzeugung in Megawattstunden	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen	1.098.522	1.291.742	-	-	1.098.522	1.291.742

Der gesamter Energiebedarf des ÖBB Konzerns von rd. 3.769 GWh (In- und Ausland) im Jahr 2025 ist somit der dargestellten THG-Bilanz auf den nachfolgenden Seiten zugrunde gelegt.

Anmerkungen zur Entwicklung des Energieverbrauchs

- Im Berichtsjahr 2025 ist der Gesamtenergieverbrauch im ÖBB Konzern gegenüber 2024 um rd. 81.439 MWh gestiegen. Dieser Anstieg zeigt sich sowohl im internationalen Bereich mit +2,3 % bzw. 16.514 MWh als auch im Inland mit +2,2 % bzw. 64.924 MWh.
- Der Energiebedarf aus erneuerbaren Quellen überwiegt weiterhin deutlich: Im Jahr 2025 wurden konzernweit rd. 2.031.359 MWh erneuerbare Energie benötigt, dem stehen 1.737.196 MWh aus fossilen Quellen gegenüber. In Österreich stammen rd. 2.030.564 MWh aus erneuerbaren Energien (entspricht ca. 67 % des Gesamtenergiebedarfs), im internationalen Bereich 796 MWh bzw. 0,11 %.
- Der Gesamtenergiebedarf aus fossilen Quellen in Österreich ist im Berichtsjahr 2025 um 678 MWh gegenüber 2024 leicht gesunken, im internationalen Bereich ist er um 16.259 MWh angestiegen.
- Der Dieselverbrauch ist im gesamten ÖBB Konzern im Jahr 2025 gegenüber 2024 um 5.604 MWh leicht angestiegen. In Österreich ist der Dieselverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 7.291 MWh gesunken, im internationalen Bereich um 12.895 MWh angestiegen.
- Der Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie für Bahnstrom und Drehstrom ist in Österreich im Jahresvergleich um 209.274 MWh zurückgegangen. Im Bahnstrombereich in Österreich ist der Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie ebenfalls leicht gesunken, beim Drehstrom leicht angestiegen.
- Im Hinblick auf die Klimaziele 2035 zeigt der ÖBB Konzern im Inland weiterhin eine positive Entwicklung: Der Dieselverbrauch im Mobilitätsbereich geht zurück, im Gebäudebereich ist der Einsatz von Hüttenkoks auf null, und auch der Verbrauch von Heizöl und Erdgas nimmt weiter ab.

ÖBB Energieintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse
In der nachfolgenden Tabelle wird die Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren angeführt. Diese Angaben wurden aus dem Gesamtenergieverbrauch und den Nettoumsatzerlösen aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren abgeleitet. Klimaintensive Sektoren gemäß ESRS sind jene Sektoren, die in den Abschnitten A bis H und in Abschnitt L (gemäß der Definition in der Verordnung EU 2022 / 1288) angeführt sind. ESRS E1-5.41

Energieintensität pro Nettoumsatzerlös in klimaintensiven Sektoren*)	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren in MWh	3.768.555,6	3.687.116,3
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in klimaintensiven Sektoren in Mio. EUR	5.852,2	5.467,5
Energieintensität	644,0	674,4

*) Folgende klimaintensiven Sektoren wurden herangezogen: Abschnitt C – Herstellung von Waren, Abschnitt D – Energieversorgung, Abschnitt F – Baugewerbe / Bau, Abschnitt H – Verkehr und Lagerei, Abschnitt L – Grundstück und Wohnungswesen. ESRS E1-5.40, AR 36; ESRS E1-5.42.

Die Umsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren im Jahr 2025 (rd. 5.852,2 Mio. EUR) unterscheiden sich nur geringfügig von den Gesamtumsatzerlösen des Abschlusses des ÖBB Konzerns (rd. 6.155,5 Mio. EUR). ESRS E1-5.43.AR.38

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Gesamtemissionen

Die ÖBB weisen ihre THG-Bruttoemissionen getrennt nach Scope 1-, Scope 2- und Scope 3-Emissionen aus. Die Angaben in den nachfolgenden Tabellen umfassen alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Konzerns und sind nach In- und Ausland sowie nach Dekarbonisierungsbereichen aufgeschlüsselt. Es liegt keine operative Kontrolle verbundener Unternehmen vor. Die THG-Emissionen von Equity-Beteiligungen werden unter Scope 3.15 berichtet. ESRS E1-6.50

Bei der Berechnung der THG-Emissionen werden die Grundsätze, Anforderungen und Leitlinien des Unternehmensstandards sowie des GHG-Protokolls beachtet. Die angewendeten Emissionsfaktoren zur Bewertung der eingesetzten Energiemengen in den ÖBB Dekarbonisierungsbereichen Mobilität und Gebäude (im Inland = AT und im Ausland) werden grundsätzlich vom österreichischen Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Für den Bahnstrom in Österreich erfolgt eine jährliche Berechnung des Emissionsfaktors aufgrund der vom Wirtschaftsprüfer bestätigten Herkunftsnachweise. Dabei sind die Emissionsfaktoren so aktuell wie möglich. Beim Bahnstrom in Österreich beziehen sie sich auf Strom-Mix-Daten aus 2024. Zudem beziehen sich die Emissionsfaktoren auf CO_2-Äquivalente. Damit wird die Klimawirkung der unterschiedlichen THG-Emissionen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die vom IPCC veröffentlichten Werte für das Erderwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) zur Berechnung der CO_2-Äquivalente für Emissionen verwendet. Weiters betreiben die ÖBB keine Anlagen, die dem regulierten Emissionshandelssystem unterliegen. ESRS E1-6.44.AR.39.a, b, c, d; ESRS E1-6.48.b, AR.44.a

Bei der Berechnung der Scope 2-THG-Emissionen wird sowohl die Location-based als auch die Market-based Methode zur Berechnung angewendet. Bahnstrom und Drehstrom, die sowohl im Bereich Mobilität als auch im Bereich Gebäude in Österreich zur Anwendung kommen, stammen zu 100 % aus erneuerbaren Energien. Rund 60 % des Bahnstroms stammen aus Eigenversorgung (Eigenerzeugung und Erzeugung durch langfristig gebundene Partner). Der Rest (rd. 40 %) wird auf dem Strommarkt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen hinterlegt. Der Drehstrom in Österreich wird zu 100 % auf dem Strommarkt zugekauft und ist ebenfalls mit Herkunftsnachweisen hinterlegt. ESRS E16.49.a, b, AR.45.d

Die Emissionsfaktoren zur Berechnung der Scope 3-THG-Emissionen der ÖBB stammen grundsätzlich vom österreichischen Umweltbundesamt. Die gesamten Scope 3-THG-Emissionen wurden auf Basis der 15 Scope 3-Kategorien überprüft. Dabei wurden die signifikanten Emissionen ermittelt und unter Verwendung geeigneter Emissionsfaktoren berechnet oder geschätzt. Im Herbst 2024 wurde das gesamte Scope 3-Inventar geprüft. Die Aktualisierung der Scope 3-THG-Emissionen in jeder signifikanten Kategorie erfolgt jährlich. Für das Berichtsjahr 2025 wurden 17 % an Primärdaten zur Berechnung der Scope 3-Emissionen verwendet. Berichterstattungsgrenzen und Berechnungsmethoden zu den Scope 3-Kategorien berücksichtigen vollkonsolidierte Gesellschaften bei Scope 3.15 auch Equity-Beteiligungen. In der nachstehenden Tabelle wird die Liste der Scope 3-THG-Emissionen, die in das Inventar aufgenommen oder ausgeschlossen wurden, dargestellt. Zusätzlich dazu beinhaltet diese Aufstellung Informationen zu den Berechnungsmethoden. Bei der Berechnung der Scope 3-Emissionen wurden biogene CO_2-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ebenfalls berücksichtigt. Hierbei entstanden aus Scope 1 durch Holzpellets im Jahr 2025 27,03 t CO_2-Emissionen. Zur Berechnung der Scope 3-Emissionen der ÖBB wurden keine erworbenen, verkauften oder übertragenen CO_2-Gutschriften berücksichtigt. ESRS E1-6.51.AR.46; ESRS E1-6.48.AR.43.c

Darstellung der signifikanten Scope 3-Kategorien für den ÖBB Konzern ESRS E1-6.AR.46.d

Scope 3	Kategorie	Anmerkungen	Berechnungsmethoden / -werkzeuge
3.1	Erworbene Waren und Dienstleistungen	Aus ÖBB Beschaffung / Einkauf	Spend based Methode (Berechnung durch Österreichisches Umweltbundesamt, in Folge Umweltbundesamt)
3.2	Investitionsgüter	Aus ÖBB Beschaffung / Einkauf	Spend-based Methode (Berechnung durch Umweltbundesamt)
3.3	Brennstoff- und energiebezogene Emissionen	Aus Dekarbonisierungsbereichen Mobilität und Gebäude	Primärdaten aus Bilanz für Mobilität / Gebäude; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.4	Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Betrifft 1) Upstream Transporte durch Lieferanten im Zusammenhang mit Beschaffungen, 2) Transporte Dritter im Auftrag des ÖBB Güterverkehrs sowie 3) ÖBB internen Transport und Verteilung	Zu 1) Schätzung %-Satz aus Emissionen Beschaffungsvolumen Zu 2) Berechnung aus Primärdaten Zu 3) Berechnung aus Primärdaten (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Mobilität inkludiert) - Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.5	Abfallaufkommen in Betrieben		Berechnung aus Primärdaten (durch Umweltbundesamt)
3.6	Geschäftsreisen	Emissionen aus Flugreisen werden schon berichtet, Bahnreisen und Car-Pool-Fahrten sind im Dekarbonisierungsbereich Mobilität inkludiert.	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.7	Pendelnde Arbeitnehmer:innen		Fundierte Schätzung (Verwendung eines Modal-Split Modells des Umweltbundesamts bewertet mit Anzahl Mitarbeiter:innen)
3.11	Verwendung verkaufter Produkte	THG-Emissionen durch Nutzung des ÖBB Schienennetzes durch externe Eisenbahnverkehrsunternehmen	Berechnung aus Primärdaten (Daten aus Infra-Netzzugang); Emissionsfakoren Umweltbundesamt
3.13	Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Energieverbräuche von Bestandnehmern der ÖBB-Infrastruktur AG, Energieverbräuche von verleasten Lokomotiven	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt
3.14	Franchises	RCA als Franchisegeber (TransAnt, Palettenproduktion)	Berechnung aus Primärdaten, Emissionsfaktoren Umweltbundesamt, Palettenproduktion Life-Cycle Studie
3.15	Investitionen	Anteilsmäßige Emissionen von Equity-Beteiligungen; Hinweis: keine operative Kontrolle bei nicht vollkonsolidierten Töchtern gegeben	Abschätzung aus Jahresumsätzen

Darstellung der nicht signifikanten Scope 3-Kategorien für den ÖBB Konzern ESRS E1-6.AR.46.d

Scope 3	Kategorie	Anmerkungen	Berechnungsmethoden / -werkzeuge
3.8	Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Energieverbräuche für angemietete Gebäude (Fremdgebäude) im Dekarbonisierungsbereich Gebäude inkludiert	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktor Umweltbundesamt (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Gebäude inkludiert)
3.9	Nachgelagerter Transport	ÖBB interner Transport / Verteilung sind im Dekarbonisierungsbereich Mobilität inkludiert	Berechnung aus Primärdaten; Emissionsfaktoren Umweltbundesamt (Hinweis: ist in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Mobilität inkludiert)
3.10	Verarbeitung verkaufter Produkte	ÖBB sind kein „klassisch" produzierendes Unternehmen	
3.12	Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer		

THG-Bilanz des ÖBB Konzerns 2025 – inkl. aller vollkonsolidierter ÖBB Gesellschaften

THG-Emissionen ÖBB Konzern[1] in Tonnen CO_2eq	**Berichtsjahr (BJ) 2025**	Vorjahr 2024	Basisjahr 2022	**Vergleich BJ zu 2022 in %**	Etappenziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2050	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope 1-THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude[2]	273.242	275.417	295.799	-7,6 %	171.563		29.580	-8,5 %
davon Mobilität – Inland	208.480	211.668[7]	226.156	-7,8 %	131.170	22.616	22.616	
davon Gebäude – Inland	24.717	25.875	32.958	-25,0 %	19.116	3.296	3.296	
davon Mobilität – Ausland[3]	37.556	35.454	33.648	+11,6 %	19.516		3.365	
davon Gebäude – Ausland[3]	2.488	2.420	3.037	-18,1 %	1.762		304	
Scope 1-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen in Prozent	0 %	0 %	0 %					
Location-based Scope 2-THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude[2]	**400.306**	457.960	**278.933**	+43,5 %				
davon Mobilität – Inland	182.333	249.292	127.105	+43,4 %				
davon Gebäude – Inland	57.207	73.487	71.859	-20,4 %				
davon Mobilität – Ausland[3]	158.651	133.290	78.630	+101,8 %				
davon Gebäude – Ausland[3]	2.115	1.891	1.339	+58,0 %				
Market-based Scope 2-THG-Bruttoemissionen: Summe Mobilität und Gebäude[2]	133.420	138.635	89.676	+48,8 %	52.012		8.968	+54,2 %
davon Mobilität – Inland	210	91	59	+256,9 %	34	6	6	
davon Gebäude – Inland	15.303	15.872	16.296	-6,1 %	9.452	1.630	1.630	
davon Mobilität – Ausland[3]	115.791	120.822	71.792	+61,3 %	41.639		7.179	
davon Gebäude – Ausland[3]	2.115	1.850	1.529	+38,3 %	887		153	
Gesamte signifikante[6] indirekte Scope 3-THG-Bruttoemissionen	**2.799.828** *1.937.874[5]*	**3.016.273** *2.236.875[5]*	**2.355.855** *1.760.693[5]*	+18,8 % +10,1 %	**1.366.396**		**235.586**	+20,9 %
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	303.795[8]	303.208	212.539[4] [8]	+42,9 %				
3.2 Investitionsgüter	1.672.705[8] *810.750[5]*	1.996.677 *1.217.279[5]*	1.422.380[4] [8] *827.218[5]*	+17,6 % *-2,0 %*				
3.3 Summe aus Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	119.214	129.674	119.090	+0,1 %				
+) aus Mobilität – Inland (AT)	64.900	64.150[7]	62.151	+4,4 %	36.048	6.215	6.215	
+) aus Gebäude – Inland (AT)	14.647	17.296	21.268	-31,1 %	12.335	2.127	2.127	
+) aus Mobilität – Ausland[3]	38.605	46.772	34.216	+12,8 %				
+) aus Gebäude – Ausland[3]	1.061	1.456	1.455	-27,1 %				
3.4 Vorgelagerter Transport und Verteilung	324.463[8]	270.717	322.518[4] [8]	+0,6 %				
3.5 Abfallaufkommen im Betrieb	81.259[9]	68.368	58.411	+39,1 %				
3.6 Geschäftsreisen	1.817	969	1.057	+71,9 %				
3.7 Pendelnde Arbeiternehmer:innen	33.008	35.429	33.563	-1,7 %				
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	14.848	10.518	7.389	+101,0 %				
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	61.833	67.005	73.932[4]	-16,4 %				
3.14 Franchises	9.410	9.412	9.412	0,0 %				
3.15 Investitionen	177.478[4]	124.296[4]	95.564[4]	+85,7 %				
Summe Location-based THG-Emissionen ÖBB Konzern	**3.473.375**	**3.749.650**	**2.930.587**	+18,5 %				
Summe Market-based THG-Emissionen ÖBB Konzern	**3.206.488** *2.344.534[5]*	**3.430.325** *2.650.927[5]*	**2.741.330** *2.146.168[5]*	+17,0 % *+9,2 %*				

[1] ESRS E1-4.34.a, b; ESRS E1-6.44.a, b, c, d, AR 39; ESRS E1-6.45.a, b, c, d; ESRS E1-6.48, 49, 50, 51, 52. Summen können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.

[2] Die in der nachfolgenden THG-Bilanz dargestellten Angaben zu Brutto-Scope 1 und 2 beziehen sich auf die vollkonsolidierten Gesellschaften der ÖBB. Es liegt keine operative Kontrolle verbundener Unternehmen vor. Die THG-Emissionen von Equity-Beteiligungen werden unter Scope 3.15 berichtet. ESRS E1-6.46.

[3] Inkl. 20 % Risikoaufschlag bei ÖBB Ausland, um etwaige Unschärfen durch unterschiedliche Datenverfügbarkeiten / Datenqualitäten abzufedern.

[4] Inkl. 10 % Risikoaufschlag bei 3.1, 3.2, 3.4, 3.13 und 3.15 um etwaige Unschärfen aus Rückrechnungen, Datenverfügbarkeiten / Datenqualitäten abzufedern.

[5] Berechnung gemäß Supplier-based Methode; nähere Informationen dazu finden sich unter „Erklärungen zur Entwicklung der Treibhausgasbilanz 2024".

[6] Die Scope 3-Kategorien 3.8 „Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter", 3.9 „Nachgelagerter Transport" sind in Scope 1, 2 bzw. 3.3 Gebäude inkludiert. Kategorie 3.10 „Verarbeitung verkaufter Produkte" kann ausgeschieden werden, weil diese Kategorie auf den ÖBB Konzern nicht zutrifft. 3.12 „Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer" wird ausgeschieden, da diese Kategorie nicht signifikant ist.

[7] Auf Basis der Datenplausibilisierung für das Jahr 2024 wurde eine Dieselmenge von 714.624 l nachgemeldet, dies entspricht bei Scope 1:1.784 t und Scope 2: 460 t. Diese sind in der aktuellen Tabelle für 2024 nicht enthalten.

[8] Rail Cargo Carrier-Benelux B.V. und Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd. sind bei den Angaben zu Scope 3.1, 3.2 und 3.4 aktuell nicht enthalten und werden im Folgejahr ergänzt.

[9] Im Scope 3.5. sind nach bisheriger Empfehlung Umweltbundesamt (UBA) nur gefährliche Abfälle enthalten

Die Berechnung für die Scope 3.2 Supplierspecific Methode im Jahr 2025 lautet wie folgt: Von 1.672.705 t CO_2eq im Scope 3.2 wurden 1.197.893 t CO_2eq aus Bautätigkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG herausgelöst und in Höhe von 335.939 t CO_2eq neu bewertet. Daraus ergibt sich die oben angeführte Differenz in Höhe von 595.162 t CO_2eq.

Treibhausgasemissionen ÖBB Konzern in Tonnen CO_2eq[1)] ESRS E1-6.AR 41	**Berichtsjahr (BJ) 2025**	**Vorjahr 2024**	Basisjahr 2022	**Vergleich BJ zu 2022 in %**	Etappenziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2050	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Mobilität (Inland)	208.690	211.759	226.215	-7,7 %	131.205	22.622	22.622	-8,6 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Gebäude (Inland)	40.020	41.747	49.254	-18,7 %	28.567	4.925	4.925	-20,8 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Mobilität (In- und Ausland)	362.038	368.035	331.655[2)]	+9,2 %	192.360		33.166	+10,2 %
Summe Market-based Scope 1 und 2 – Gebäude (In- und Ausland)	44.624	46.017	53.820	-17,1 %	31.216		5.382	-19 %

[1)] Summen können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.
[2)] Inkl. Arverio Deutschland GmbH, THG-Emissionen werden 2025 in der Zielsetzung des Übergangsplan zum Klimaschutz berücksichtigt.

Detailinformationen zu Mobilität und Gebäude (Inland)[*)] Market-based, in Tonnen CO_2eq	Scope 1	Scope 2	**Summe 2025**	**Summe 2024**	**Summe Basisjahr 2022**
Mobilität – ÖBB Konzern (Inland)					
PV-Schiene	38.396	-	38.396	40.141	48.038
GV-Schiene	28.337	-	28.337	26.531	31.261
Kältemittelverluste Schiene	7.267	-	7.267	8.063	7.946
Postbus	113.014	210	113.224	116.125	117.142
Kältemittelverluste Postbus	4.958	-	4.958	4.289	4.474
Innerbetrieblicher Verkehr (inkl. Dienstfahrzeuge, eigene Lkw …)	16.509	-	16.509	16.610	17.353
Summe Mobilität – ÖBB Konzern (Inland)	208.480	210	208.690	211.759	226.215
Gebäude – ÖBB Konzern (Inland)					
Strom	-	103	103	244	202
Wärme (fossil)	24.275	14.466	38.741	39.339	47.085
Wärme (erneuerbar)	27	-	27	11	3
Kälte	-	701	701	1.136	1.007
Kältemittelverluste Gebäude	415	-	415	978	957
Kälte (erneuerbar)	-	33	33	39	-
Summe Gebäude – ÖBB Konzern (Inland)	24.717	15.303	40.020	41.747	49.254

[*)] Diese Detaildaten ermöglichen für die Dekarbonisierungsbereiche Mobilität und Gebäude in Österreich einen besseren Blick auf die Entwicklungen zur Zielerreichung der ÖBB Klimaneutralitätsziele 2035. ESRS E1-6.AR.41. Summen können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.

Fortschrittsbericht im Vergleich zum Vorjahr

Erklärungen zur Entwicklung der THG-Bilanz:
- Die Scope 1-Emissionen im ÖBB Konzern sind 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 2.175 t zurückgegangen. Während in Österreich ein Rückgang von 4.346 t.verzeichnet wurde, kam es im internationalen Bereich zu einem Anstieg der Scope 1-Emissionen um 2.172 t. Diese sind v. a. im Bereich Mobilität, teils begründet durch neue vollkonsolidierte Töchter in der RCA, zu finden.
- Die THG-Emissionen der ÖBB im Scope 2 sind im Jahr 2025 gegenüber 2024 um 5.215 t gesunken, davon 450 t in Österreich und 4.767 t im internationalen Bereich.
- Die Scope 3-Emissionen des ÖBB Konzerns haben sich von 2024 auf 2025 um ingesamt 216.445 t reduziert (Vj: 3.016.273 t). Dieser Rückgang ist in erster Linie auf die deutliche Reduktion in der Kategorie Scope 3.2 (Investitionsgüter) zurückzuführen.

Zusammenfassung aus THG-Sicht – mit Blick auf die Klimaziele 2035 in Österreich:
- Die Scope 1 und Scope 2-Emissionen in den Bereichen Mobilität und Gebäude konnten im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr weiter reduziert werden. Im Bereich Mobilität sanken die Emissionen dabei von 211.759 t auf 208.690 t, im Bereich Gebäude von 41.747 t auf 40.020 t.
- Damit wurde im Jahr 2025 im Bereich Mobilität (Scope 1 und Scope 2) gegenüber dem Basisjahr 2022 eine Reduktion um 17.525 t (-7,7 %) erreicht. Im Bereich Gebäude beträgt die Reduktion 9.234 t (-18,7 %).
- Um in beiden Bereichen das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen (also eine Reduktion der THG-Emissionen um 90 % gegenüber dem Basisjahr 2022), sind in den kommenden zehn Jahren weitere THG-Reduktionsmaßnahmen erforderlich.

Spezifische CO_2eq-Emissionen im Bereich Mobilität (inkl. Verschub) für Sustainable-Finance-Framework[1) 2)]	2025	2024	Ziel 2035[3)]
CO_2eq im Personenverkehr Schiene in Gramm pro Personenkilometer	4,32	4,66	≤2,15
CO_2eq im Güterverkehr Schiene in Gramm pro Tonnenkilometer	3,09	3,11	≤2,70 (2031)
CO_2eq im Postbusverkehr in Gramm pro Personenkilometer	55,8	55,1	≤51,6

[1)] Unternehmensspezifische Angabe nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

[2)] Vergleichswerte aus Datenbasis 2023 – aktualisiert Mai 2025 laut Umweltbundesamt (UBA): Pkw: 178,6 g / Pkm, Flugzeug (inkl. RFI – Wert für kurze Langstrecke): 282,4 g / Pkm, Lkw: 84,2 g / tkm (direkte Emissionen und vorgelagerte aus der Treibstoffherstellung / Strombereitstellung).

[3)] Bei den angegebenen Zielwerten für 2035 (bzw. 2031) handelt es sich um jene Zielsetzungen, welche für das Sustainable-Finance-Framework im Jahr 2025 festgelegt wurden.

Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse

Zur Berechnung der o. a. Treibhausgasintensität werden die Umsatzerlöse in Höhe von 6.155,5 Mio. EUR verwendet. ESRS E1-6.53; ESRS E1-6.55.AR.55

Treibhausgasintensität Location-based[*)]	2025	Basisjahr 2022
THG-Gesamtemissionen in Tonnen CO_2eq	3.473.375	2.930.587
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in Mio. EUR	6.155,5	4.671,2
Treibhausgasintensität je Mio. EUR Umsatzerlöse	564	627

[*)] ESRS E1-6.54; ESRS E1-6.53.b.

Treibhausgasintensität Market-based[*)]	2025	Basisjahr 2022
THG-Gesamtemissionen in Tonnen CO_2eq	3.206.488	2.741.330
Umsatzerlöse (Nettoeinnahmen) in Mio. EUR	6.155,5	4.671,2
Treibhausgasintensität je Mio. EUR Umsatzerlöse	521	587

[*)] ESRS E1-6.54; ESRS E1-6.53.b.

Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO2-Zertifikate

Die ÖBB haben im Berichtsjahr 2025 keine Projekte für den Abbau und die Speicherung von Treibhausgasen innerhalb ihrer eigenen Tätigkeiten entwickelt. Darüber hinaus wurden jedoch im Jahr 2025 2.110 t an THG-Emissionen über CO_2-Gutschriften außerhalb ihrer Wertschöpfungskette ausgeglichen, wobei weitere Informationen dazu nachstehend angeführt sind. ESRS E1-7.56.a b

Genutzt wurden dabei qualitativ hochwertige Angebote von Kompensationsanbietern nach anerkannten Qualitätsstandards. Die 2025 ausgeglichene Menge an THG-Emissionen wurde auch nicht in der THG-Bilanz berücksichtigt. CO_2-Gutschriften werden eine Rolle bei der Erreichung der mittel- / langfristigen Zielsetzungen spielen, allerdings ausschließlich nur für den Ausgleich der verbleibenden 10 % an THG-Emissionen des ÖBB Konzerns. Entsprechende konkrete Überlegungen dazu folgen in den nächsten Jahren. Die ersten Ziele zur Klimaneutralität der ÖBB bestehen aktuell für 2035. Derzeit existieren keine längerfristigen vertraglichen Vereinbarungen über CO_2-Gutschriften. Im ÖBB Konzern werden daher aktuell immer nur kleinere Mengen für das laufende Berichtsjahr kompensiert (Mengen 2026 noch nicht bekannt). ESRS E1-7.56.b; ESRS E1-7.59.b, AR.61, AR.64; ESRS E1-7.60, 61

Nachstehend die Angaben zu den von den ÖBB ausgeglichenen THG-Emissionen über CO_2-Gutschriften im Berichtsjahr 2025:

Im Berichtsjahr gelöschte CO_2-Zertifikate[1)]	2025	2024	Vergleich %
Gesamtmenge in Tonnen CO_2eq	2.110	3.883	-46 %
Anteil von Abbauprojekten in Prozent	0	27[2)]	-100 %
Anteil von Reduktionsprojekten in Prozent	100	73	+37 %
Anerkannter Qualitätsstandard in Prozent	100	100[3)]	0 %
Anteil von Projekten innerhalb der EU in Prozent	0	0	0 %
Anteil von CO_2-Gutschriften, die als entsprechende Anpassung gelten, in Prozent	0	0	0 %

[1)] ESRS E1-7.56.b; ESRS E1-7.57.a, AR 60; ESRS E1-7.59.a, AR 62.a, c, d, e.

[2)] CO_2-Zertifikate aus biogenen Senken. ESRS E1-7.59.a, AR 62.b.

[3)] Gold-Standard und Verified Carbon-Standard (VCS) für den ÖBB Konzern (In- und Ausland).

E2 Umweltverschmutzung

Der Sektor Verkehr ist in Österreich für rd. 16 % der Feinstaub-PM10-Emissionen und für rd. 50 % der Stickstoffoxidemissionen (Teil der klassischen Luftschadstoffe) verantwortlich[41]. Zusätzlich zu den Treibhausgasemissionen (Hinweis: THG-Emissionen siehe *Kapitel E.2. Umweltinformation unter „E1 Klimawandel"* werden auch klassische Luftschadstoffe emittiert. Diese entstehen im ÖBB Konzern vorrangig durch Schienen-, Bus- und innerbetrieblichen Verkehr mit Diesel sowie durch fossile Heizanlagen (fossile Brennstoffe).

Die ÖBB wollen im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie alle umwelt- und gesundheitsbelastenden Emissionen reduzieren. Da der Schienenverkehr künftig weiter zunimmt, sollen wirkungsvolle Maßnahmen Belastungen für Anrainer:innen und Natur minimieren und gleichzeitig Komfort und Sicherheit für Kund:innen verbessern.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, finanzieller Risiken und Chancen ist umfassend in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet und kann bei Bedarf in diesem Abschnitt nachgelesen werden.

Zur Bewertung der Auswirkungen sowie der finanziellen Chancen und Risiken zum Thema „Umweltverschmutzung" analysierten die ÖBB Mitte 2024 die Umweltauswirkungen für ausgewählte Standorte und innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Konzerns. Dabei dienten die Standortgröße sowie frühere Vorfälle von Umweltverschmutzung als entscheidende Kriterien. In der Analyse wurden potenzielle Schadstoffaustritte in Luft, Wasser und Boden sowie der Einsatz von Chemikalien einschließlich besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe, betrachtet. Die Basis bildete die Arbeit der Umweltmanager:innen und Sicherheitsfachkräfte, die regelmäßig Gefahrenstoffe auf umweltfreundlichere Alternativen prüfen und entsprechende Betriebsanweisungen erstellen. Durch regelmäßige Audits wird die korrekte Handhabung dieser Stoffe sichergestellt. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess trägt dazu bei, Umweltrisiken zu minimieren. ESRS E2.IRO-1.11.a

Im Herbst 2024 wurden externe Stakeholder:innen mit Fachwissen im Bereich Umweltverschmutzung wie beispielsweise Vertreter:innen aus Wissenschaft und Forschung, Schutzgebietverwaltungen und NGOs mit themenspezifischem Fachwissen einbezogen. Sie erhielten einen Onlinefragebogen und konnten darin ihre Einschätzung zu den Auswirkungen, Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit der ÖBB abgeben. Ein internes Update der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde 2025 durchgeführt, die zugehörigen Ergebnisse finden sich in der unten angeführten Tabelle. ESRS E2.IRO-1.11.b

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf Umweltverschmutzung im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Luftverschmutzung				
E2-A-1	Durch die Verbrennung von erdölbasierten Energieträgern beim Heizen von Gebäuden sowie im Straßen- und Schienenverkehr entstehen Luftschadstoffe.	Negativ Standort: Züge am Schienen- wie auch Busse am Straßenverkehrsnetz (Auswirkung nicht standortgebunden) sowie Gebäude	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die Konzepte zur wesentlichen Auswirkung E2-A-1 werden in *Kapitel E.2. Umweltinformation unter „E1 Klimawandel"* bei der Dekarbonisierungsstrategie angeführt, da die Reduktion von CO_2-Emissionen unmittelbar mit der Verringerung von Luftschadstoffen, die die Umwelt belasten, verbunden ist.

[41] Quellen: Umweltbundesamt, VCÖ 2025; VCÖ zum Weltumwelttag: Verkehr ist in Österreich weiterhin ein großes Umweltproblem – Mobilität mit Zukunft

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Im ÖBB Konzern geht die Reduktion der NO_x-Emissionen als bekanntem Luftschadstoff im Gebäude- und Verkehrssektor, mit den Zielen und Maßnahmen des Dekarbonisierungspfades Mobilität und Gebäude einher. Nähere Informationen finden sich in *Kapitel E.2. Umweltinformation unter „E1 Klimawandel"*. ESRS E2-3.22, 23.a, 25; ESRS 2.MDR-T.81

Luftverschmutzung

Klassische Luftschadstoffe (NO_2, NO_X …) werden bei den ÖBB ähnlich wie Treibhausgasemissionen zu großen Teilen bei Verbrennungsprozessen ausgestoßen. Die Emission erfolgt im Verkehr z. B. Dieseleinsatz im Schienen-, Bus- und innerbetrieblichen Verkehr sowie im Gebäudesektor. Durch die schrittweise Elektrifizierung des Schienennetzes, den Einsatz der neuesten Motorentechnologien, die schrittweise Umstellung auf alternative Antriebe im Bus- und Bahnbetrieb sowie die Umrüstung auf erneuerbare Energieträger in Gebäuden werden die NO_x-Emissionen sukzessive reduziert. Mittels der nachfolgenden unternehmensspezifischen Kennzahlen zur Reduktion der Luftschadstoffe soll ein Einblick in die für die NO_x-Reduktion maßgeblichen Bereiche gegeben werden. ESRS E2-4.30.a

Reduktion von Luftschadstoffen	2025	2024
Menge an Stickstoffoxiden (NO_x) durch Dieselverbrauch (Zug und Bus) ÖBB Konzern in Tonnen[1)]	1.279	1.250
Österreichische Postbus AG | ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.		
Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro4 in Stück[2)]	0 | 0	3 | 0
Anzahl der Busse emissionsärmerer Normklassen Euro5 / EEV und Euro6 in Stück[2)]	2.423 | 356	2.436 | 285

[1)] Die angeführten NOx-Emissionen werden auf Basis des im ÖBB Konzern verbrauchten Diesel im Bereich Mobilität und des Umrechnungsfaktors für NOx, welcher durch das Österreichische Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt wird, berechnet. ESRS E2-4.28.a, 30.b, c, 31.
[2)] Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E2-A-1 (Stichtag 31.12.2025) nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die ÖBB haben zur Umsetzung ihrer Dekarbonisierungsstrategie finanzielle Mittel hinterlegt. Die Investitionspläne der Teilkonzerne bzw. Einzelgesellschaften werden jährlich im Zuge der Budget- und Mittelfristplanungen abgefragt (Budgetplanung für das jeweils nächste Jahr, Mittelfristplanung für weitere fünf Jahre). Ein Auszug aus dem geplanten Investitionsvolumen in Bezug auf die skizzierten Klimaschutzmaßnahmen befindet sich in *Kapitel E.2. Umweltinformation unter „E1 Klimawandel"*. ESRS E2-6.40.b

E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Das weitverzweigte Schienennetz der ÖBB in Österreich verbindet Gemeinden, Städte und Länder. Dabei quert es den Lebensraum von unzähligen Pflanzen und Tieren. Ziel der ÖBB ist es, ungünstige Effekte auf die Biodiversität so gering wie möglich zu halten. Zu diesem Zweck werden vor allem strukturelle Maßnahmen ergriffen, die sowohl die Effizienz der bestehenden Verkehrsflächen steigern als auch neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere schaffen sollen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, finanzieller Risiken und Chancen ist umfassend in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet und kann bei Bedarf in diesem Abschnitt nachgelesen werden. ESRS E4-1.IRO-1.17.a

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben. Die Auswirkungen E4-A-2 bis E4-A-4 beziehen sich primär auf den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur. Im Kapitelverlauf wird daher klar hervorgehoben, welche Informationen für den gesamten ÖBB Konzern und welche nur für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur gelten. Die im Kapitelverlauf der ÖBB-Infrastruktur AG angeführten Verweise können zusätzlich im Konzernlagebericht des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur nachgelesen werden.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
E4-A-1	Verbreitung von invasiven, gebietsfremden Arten durch den Transport von Gütern auf der Schiene, entweder am Transportgut oder am Transportmittel.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
E4-A-2[4)]	Aufgrund von Flächeninanspruchnahme (Versiegelung durch die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, Bürostandorten, Werkstätten etc.) erfolgt eine permanente oder temporäre Lebensraumveränderung und Biodiversitätsverlust.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte WK
Unterthema: Auswirkungen auf den Zustand der Arten				
E4-A-3	Durch den Bahnbau und -betrieb (Vogelanprall, Tierkollision auf Gleisen, Elektrokution) gibt es direkte negative Auswirkungen auf die Fauna.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte WK
E4-A-4	Durch die Errichtung und den Betrieb von Verkehrsinfrastruktur (Barrierewirkung) wie Eisenbahninfrastrukturanlagen, Energieerzeugungs- und -übertragungsanlagen werden Lebensräume für verschiedene Tiere zerschnitten und zerstört.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte WK
Unterthema: Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand der Ökosysteme				
E4-A-2[4)]	Aufgrund von Flächeninanspruchnahme (Versiegelung durch die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, Bürostandorten, Werkstätten etc.) erfolgt eine permanente oder temporäre Lebensraumveränderung und Biodiversitätsverlust.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit – Vorgelagerte WK

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48 c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.
[4)] Mehrfachnennung der Auswirkung in der Tabelle, da Auswirkung für mehrere Unterthemen wesentlich ist.

Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Für den ÖBB Konzern wurde eine Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells und der Strategie gegenüber Risiken im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen durchgeführt. Für die Bewertung wurde der LEAP-Ansatz (Locate, Evaluate, Assess, Prepare)[42] gemäß ESRS herangezogen. Die Basis bildet die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse einschließlich der getroffenen Annahmen und Zeithorizonte. Sie umfasst die ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen der eigenen Tätigkeiten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Weitere Informationen dazu finden sich in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“*. Diese Angaben sind auch in der *Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG* enthalten. Zusätzlich dazu wurde im Anschluss eine vertiefende Recherche vorgenommen. Für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur wurden zusätzlich Erkenntnisse aus den Stakeholder:inneninterviews der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit Fachexpert:innen im Bereich Biodiversität berücksichtigt. Es wurden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für betroffene Gemeinschaften in Bezug auf spezifische Standorte sowie Ökosystemdienstleistungen festgestellt. ESRS E4-1.13.a, b, c, d, f, 17.e

Im ersten Schritt wurden 2025 die relevanten Standorte des ÖBB Konzerns (inkl. Teilkonzern ÖBB Infrastruktur, bereits 2024) definiert und die wesentlichen Auswirkungen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet. Dabei wurden die jeweiligen Abhängigkeiten analysiert, welche in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“* ausgewiesen sind. Es wurden für den ÖBB Konzern keine wesentlichen Abhängigkeiten in direktem Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen festgestellt. Ökosystemdienstleistungen sind für den ÖBB Konzern und damit auch für die Bewertung der Abhängigkeiten nicht wesentlich und wurden dementsprechend nicht weiter betrachtet. Im Zuge der Analyse wurde eine Auswirkung als relevant identifiziert: Durch den Transport auf der Schiene kann es unmittelbar zur unabsichtlichen Verbreitung invasiver, gebietsfremder Arten kommen, welche entweder am Transportgut oder am Transportmittel mitgetragen werden. Eine detailliertere Analyse ist aufgrund nicht vorhandener Daten nicht möglich. Es werden keine konkreten Strategien und Konzepte zu dieser Auswirkung erarbeitet oder angeführt.

Zusätzlich wurden für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur Abhängigkeiten in Verbindung mit dem Klimawandel erkennbar, welche thematisch durch Angaben in der *Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.2. Umweltinformationen unter „E1 Klimawandel“* abgedeckt sind. ESRS E4-2.17.a, b

[42] Der LEAP-Ansatz ist eine vierstufige Methode: 1. Ermittlung wesentlicher Standorte in Bezug auf Biodiversität (Locate), 2. Bewertung der Auswirkungen der Standorte (Evaluate), 3. Beurteilung der Risiken und Chancen bezüglich Biodiversität (Assess), 4. Entwicklung von Strategien und Maßnahmen (Prepare).

Anschließend wurde die Analyse der Risiken vorgenommen. Es wurde zwischen Übergangsrisiken, physischen und systemischen Risiken unterschieden. Die Analyse hat kein wesentliches Risiko ergeben. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die bestehende Datenlage bei den systemischen Risiken in Bezug auf Kipppunkte, Ansteckungsrisiken oder grundlegende Auswirkungen des Verlusts an biologischer Vielfalt noch nicht in der Art und Weise aussagekräftig ist, um detaillierte Rückschlüsse für den ÖBB Konzern (inkl. Teilkonzern ÖBB Infrastruktur) abzuleiten. ESRS E4-1.13.a, b, 17.c, d

Die Resilienzanalyse hat ergeben, dass kein Risiko in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme ermittelt wurde, welches das Geschäftsmodell sowie die Strategie des ÖBB Konzerns (inkl. Teilkonzern ÖBB Infrastruktur) wesentlich beeinträchtigt. ESRS E4-1.13.e

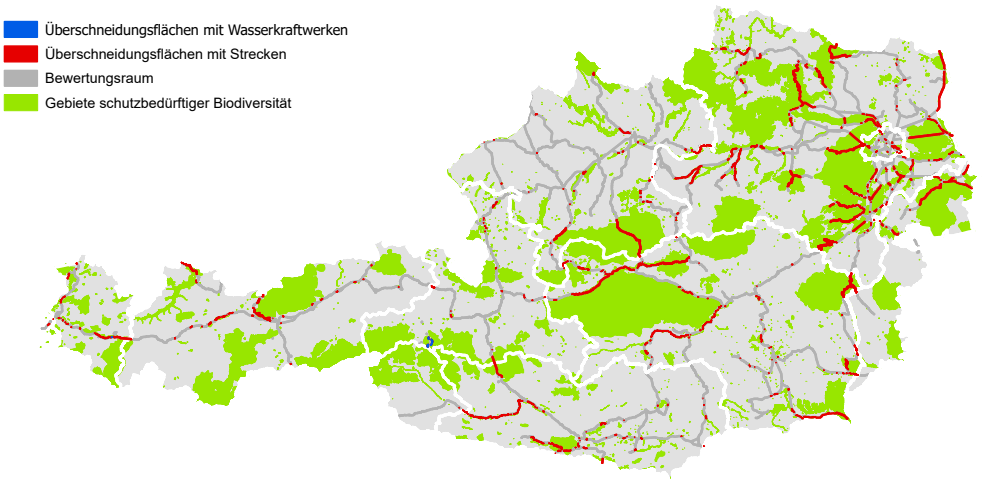
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hat wesentliche Standorte in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme definiert. Als wesentliche Standorte werden das gesamte Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke gesehen, welche durch die Nutzung bzw. den Betrieb Einfluss auf die Umgebung nehmen können. ESRS E4.SBM-3.16.a; ESRS E4.IRO-1.17.a

Berührungspunkte des Streckennetzes bzw. der Wasserkraftwerke der ÖBB-Infrastruktur AG mit Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität - 2025

ÖBB INFRA

Mit einem Streifen von 300 m links und rechts der Strecke, sowie 300 m um Grundstücke mit Wasserkraftwerken als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 42.043,4 ha



Gebiete schutzbedürftiger Biodiversität: Natura 2000, IUCN (I-IV), KBA, Smaragd Schutzgebiete und UNESCO Weltnaturerbestätten
Maßstab: 1:2.500.000

Kraftwerke des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur inkl. Speicherseen mit Überschneidung mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität	Adresse
Kraftwerk Spullersee mit Speicher Spullersee	Arlbergstraße 125, 6752 Dalaas
Kraftwerke Schneiderau mit Speicher Enzingerboden	Stubach 131, 5723 Uttendorf
Kraftwerk Enzingerboden mit Speicher Tauernmoossee, Weißsee, Salzplattensee und Amersee	Stubach 104, 5723 Uttendorf

Die wesentlichen Standorte des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur – das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke – überschneiden sich in einer Gesamtfläche von 42.043 ha mit den Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität (siehe Abbildung oben). ESRS E4-5.35

Die beiden oben genannten Standortkategorien – das Streckennetz sowie die Wasserkraftwerke – überschneiden sich teilweise mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität[43] (siehe Abbildung). In Österreich sind gemäß der in der Bundesverfassung festgelegten kompetenzrechtlichen Aufteilung die einzelnen Bundesländer für die Umsetzung und Einhaltung von Arten- und Naturschutzrecht zuständig. Diese vollziehen die Landesnaturschutzgesetze sowie die zugehörigen Verordnungen und überwachen den ökologischen Zustand der Gebiete. Durch Bautätigkeiten werden projektspezifisch Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität beeinflusst. Alle Baumaßnahmen werden unter Berücksichtigung relevanter Schutzgüter und im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant. Die zuständigen Behörden prüfen dies im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Gutachten und Bescheidauflagen stellen sicher, dass alle diesbezüglichen Vorgaben eingehalten werden. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben werden zusätzlich weitere Maßnahmen wie die Installation einer Umweltbaubegleitung und Maßnahmenmonitoring umgesetzt. Hier kommen auch spezifische umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke zum Einsatz. Die Berücksichtigung der Roten Listen gefährdeter Arten je Bundesland wird im Zuge des Genehmigungsverfahrens durch die oben beschriebenen Abläufe gewährleistet. Aufgrund der oben angeführten Erläuterung gibt es kein eigenes Konzept für Standorte in oder in der Nähe von Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität. ESRS E4.SBM-3.16.a, c; ESRS E4.IRO-1.19.a, b; ESRS E4-2.24.a

In der Abbildung[44] sind die Berührungspunkte der wesentlichen Standorte mit Gebieten schutzbedürftiger Biodiversität ausgewiesen und die jeweiligen Bundesländergrenzen ersichtlich. Für die Einhaltung der Landesnaturschutzgesetze ist, wie im vorangegangenen Absatz angeführt, das jeweilige Bundesland und dessen Behörde zuständig. ESRS E4.SBM-3.16.a; ESRS E4-5.35

Im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche negative Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation und Bodenversiegelung festgestellt. Diese sind in der *Nichtfinanziellen Erklärung des Lageberichts der ÖBB-Infrastruktur AG in Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* aufgeführt und nachzulesen. ESRS E4.SBM-3.16.b

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie die Einbindung der Interessenträger:innen ist in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* näher beschrieben. Nähere Informationen zu Standorten und Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität sind im *Unterkapitel „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell"* zu finden. ESRS E4.IRO-1.17.a

Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Das folgende Konzept spielt für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle. ESRS E4-2.22

Nr.	Konzept	Beschreibung[1)]
E4-K-1	#INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie [2) 3) 4)]	Die #INFRA.Nachhaltigkeitsstrategie enthält Stoßrichtungen sowie operative Ziele zu bestimmten Fokusthemen (Kreislaufwirtschaft, Anpassung an den Klimawandel, Dekarbonisierung sowie Biodiversität) und ist eine Ergänzung zur #INFRA.Mobilitätswende. Für Themen der Biodiversität sind folgende Stoßrichtungen in der Strategie formuliert:[5)] – Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Status und Trends bei Arten und Lebensräumen. – Wir tragen zum Schutz und zur Vernetzung ökologisch wertvoller Lebensräume bei. – Wir wirken bei der Wiederherstellung für Biodiversität besonders wichtiger Ökosysteme mit. – Wir setzen uns für eine effiziente Flächeninanspruchnahme und eine Reduktion der Fragmentierung ein. – Wir stärken das Bewusstsein unserer Mitarbeiter:innen durch Schulungs- und Weiterbildungsangebote und führen Initiativen im Bereich der Biodiversität durch. – Wir unterstützen Forschungsprojekte zur Verbesserung der Biodiversität.

[1)] ESRS 2.MDR-P.65.a.
[2)] Strategien werden vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen und finden Anwendung für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur. ESRS 2.MDR-P.65.b, c.
[3)] Strategie und enthaltene Stoßrichtungen beziehen sich auf die Einflussfaktoren Landnutzungsänderungen und invasive gebietsfremde Arten. ESRS E4-2.23.a.
[4)] Das angeführte Konzept nimmt keinen Bezug auf die folgenden Aspekte, da im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse keine Wesentlichkeiten ermittelt wurden: Abhängigkeiten, physische Risiken, Übergangsrisiken, Chancen, Auswirkungen mit Bezug auf soziale Folgen, Rückverfolgbarkeit von Produkten, Bestandteilen und Rohstoffen sowie Produktion, Beschaffung und Verbrauch aus Ökosystemen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen. ESRS E4-2.23.c, d, e, f.
[5)] ESRS E4-2.23.b.

[43] Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität umfassen Natura-2000-Gebiete, UNESCO-Weltnaturerbestätten, Biodiversitäts-Schwerpunktgebiete (sog. „Key Biodiversity Areas"), Smaragd- sowie IUCN-Schutzgebiete Kategorie I–IV

[44] Aufgrund eines Anzeigefehlers wurden in der Grafik im Vorjahresbericht alle Wasserkraftwerke und nicht nur jene mit Überschneidung mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität dargestellt. Dies wurde im vorliegenden Bericht korrigiert.

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die wesentlichen Zielsetzungen rund um Themen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme im Teilkonzern ÖBB Infrastruktur. Die Ziele werden den Stufen der Abhilfemaßnahmenhierarchie zugeordnet. ESRS E4-4.31; ESRS E4.32.d, f

Bei der Festlegung der Ziele wurden die wesentlichen Auswirkungen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt. Es wurden keine ökologischen Schwellenwerte bei der Zielfindung angewandt. Die definierten Ziele basieren auf der österreichweiten Biodiversitäts-Strategie 2030+, welche von der EU-Biodiversitätsstrategie 2030 abgeleitet wurde. ESRS E4-4.32.a, b, c

Ziel	Zieljahr	Zielniveau	Einheit	Basisjahr	Basisjahrwert	Wert 2025	Wert 2024	Abhilfemaßnahmenhierarchie*)	Konzepte	Wesentliche IRO
Errichtung von Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz	2035	2	Anzahl	2024	0	0	0	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-3 E4-A-4
Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen	2030	1.000	km	2018	0	797,8	752,7	[1] [2]	E4-K-1	E4-A-3
Schaffung von neuen Biodiversitätsinseln	2030	30	Stk.	2025	5	5	n.a.	[2] [3]	E4-K-1	E4-A-1 E4-A-2
Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz (Schiene)	2030	238,7	m²/1.000 Zkm	2023	276,4	263,2	268,7	[2]	E4-K-1	E4-A-2
Abbruch von leer stehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftl. oder techn. Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung	2030	90	Anzahl	2025	65	65	n.a.	[3]	E4-K-1	E4-A-2

*) Stufen Abhilfemaßnahmenhierarchie: [1] Vermeidung, [2] Minimierung, [3] Wiederherstellung und Sanierung, [4] Ausgleich oder Kompensation.

Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgt über die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht gezielt einbezogen. ESRS 2.MDR-T-80.h

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Maßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen gegeben. Ist ein Ziel oder eine Maßnahme in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert. ESRS 2.MDR-T 80.i

Es sind keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Bei der Errichtung von Eisenbahninfrastruktur werden Anrainer:innen projektspezifisch informiert oder in den Prozess involviert. Zudem werden bei Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen nach Möglichkeit naturbasierte Lösungen umgesetzt. ESRS E4-3.27; ESRS E4-3.28.b, c; ESRS E4-4.32.e

Ziel	Errichtung von zwei Wildtierquerungshilfen am Bestandsnetz bis 2035	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Das Ziel umfasst zwei Bereiche im ÖBB Streckennetz, bei denen aufgrund einer (zumindest) frequenzbasierten Barrierewirkung ab vsl. 2035 eine Wildtierquerungshilfe notwendig ist, um eine verkehrsübergreifende Durchgängigkeit der Wildtierkorridore am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG zu erzielen. Nach 2035 werden weitere Möglichkeiten für Wildtierquerungshilfen evaluiert.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Identifikation und Priorisierung von Standorten für Wildtierquerungshilfen erfolgt in Abstimmung zwischen dem Teilkonzern ÖBB Infrastruktur und ASFINAG. Aufgrund finanzieller Einsparungen wurde dieses Ziel im Vergleich zum Vorjahr von drei auf zwei Wildtierquerungshilfen angepasst.	
Maßnahme		
Planung von Wildtierquerungshilfen[4)] [5)]	In der Planung werden die Standorte festgelegt sowie Spezifikationen und Begleitmaßnahmen für die Querungshilfen definiert.	In Umsetzung
Errichtung von Wildtierquerungshilfen[4)] [5)]	Die Errichtung der Querungshilfen beziehungsweise Aufwertung von Bestandsobjekten erfolgt im Zuge von Sanierungsarbeiten zur Sicherstellung und Herstellung der verkehrsträgerübergreifenden Durchgängigkeit von Wildtierkorridoren.	Geplant

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel	Ausbau der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen von 1.000 km bis 2030	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Ausbau von Vogelschutzmaßnahmen im Zuge von Neubau oder Instandhaltungen bei Oberleitungen der ÖBB-Infrastruktur AG.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Das Ziel soll in den aus vogelschutzfachlicher Sicht relevanten Abschnitten das Elektrokutionsrisiko für Großvögel an den Oberleitungsmasten weitgehend eliminieren. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um die relevanten Abschnitte und einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	
Maßnahme		
Errichtung der Vogelschutzsicherung der Oberleitungen[4) 5)]	Die Vogelschutzmaßnahmen werden sowohl im bestehenden Netz als auch bei neuen oder umgebauten Oberleitungsanlagen installiert, wodurch Kurzschlüsse und infolgedessen tödliche Stromschläge bei Tieren verhindert werden.	In Umsetzung
LIFE Danube Free Sky – Vogelschutzprojekt[4) 5)]	An drei verschiedenen Strecken im Osten Österreichs werden Vogelschutzmaßnahmen im Rahmen eines EU-Life-Projekts umgesetzt. Dabei sind 15 Partner in 7 Ländern entlang der Donau beteiligt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist allerdings der einzige Eisenbahninfrastrukturbetreiber bei diesem Projekt. Es werden durch dieses Projekt insgesamt 63 Streckenkilometer mit in Summe fast 900 Vogelschutzkappen ausgerüstet.	In Umsetzung

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.

Ziel	Schaffung von 30 Biodiversitätsinseln bis 2030	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Am Bestandsstreckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG sollen Biodiversitätsinseln entstehen, die eine wichtige ökologische Trittsteinfunktion übernehmen sollen.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Nach der Erhebung naturschutzfachlicher, technischer, betrieblicher und organisatorischer Grundlagen werden geeignete Flächen ausgewählt. Für die Auswahl wird ein Entscheidungsbaum verwendet. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	
Maßnahme		
Errichtung von Biodiversitätsinseln[4) 5)]	Zur Förderung der Biotopvernetzung werden naturnahe Biodiversitätsinseln für Wildbienen, Insekten, Vögel, Reptilien und Kleinsäuger entlang der Bahnstrecken angelegt, um Lebensräume und Trittsteinbiotope zu schaffen.	In Umsetzung

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.

Ziel	Steigerung der Verkehrsflächeneffizienz auf 238,7 m² / 1.000 Zkm bis 2030	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Die Verkehrsflächeneffizienz (m² Streckenfläche des Gesamtnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG pro 1.000 gefahrener Zugkilometer pro Jahr) der Schieneninfrastruktur soll gesteigert werden.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Im Vordergrund steht die Prozessoptimierung zur planmäßigen Umsetzung der Neu- und Ausbauvorhaben des ÖBB Rahmenplans, um die Kapazitätsziele zu erreichen, sowie durch verstärkte Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen, Neu- und Ausbauprojekten. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	
Maßnahme		
Prozessoptimierung Umsetzung Rahmenplan [4) 5)]	Prozessoptimierung zur planmäßigen Umsetzung der Neu- und Ausbauvorhaben zur Erreichung der Kapazitätsziele.	In Umsetzung
Flächensparender Neu- und Ausbau[4) 5)]	Berücksichtigung von Flächenverbrauch bei Infrastrukturentwicklungen, Neu- und Ausbauprojekten	Geplant

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

Ziel	Abbruch von 90 leer stehenden und ungenutzten Gebäuden, bei denen eine wirtschaftliche oder technische Abbruchreife vorliegt, zur Reduktion der aktuellen Versiegelung bis 2030	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Die Gebäude werden durch die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH verwaltet.	Geplant
Methodik[3)]	Nach Feststellung der wirtschaftlichen oder technischen Abbruchreife wird ein Entbehrlichkeitsprüfungsprozess gestartet, bei dem alle relevanten Fachdienste einbezogen werden. Sofern es keine Einwände gibt, kann das Gebäude abgetragen werden. Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen.	
Maßnahme		
Durchführung von Abbrüchen[4) 5)]	Planung, Koordinierung und Durchführung von Abbrüchen gemäß Vorgaben aus Planungsprämissen.	Geplant

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f, g. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Ebene des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur.

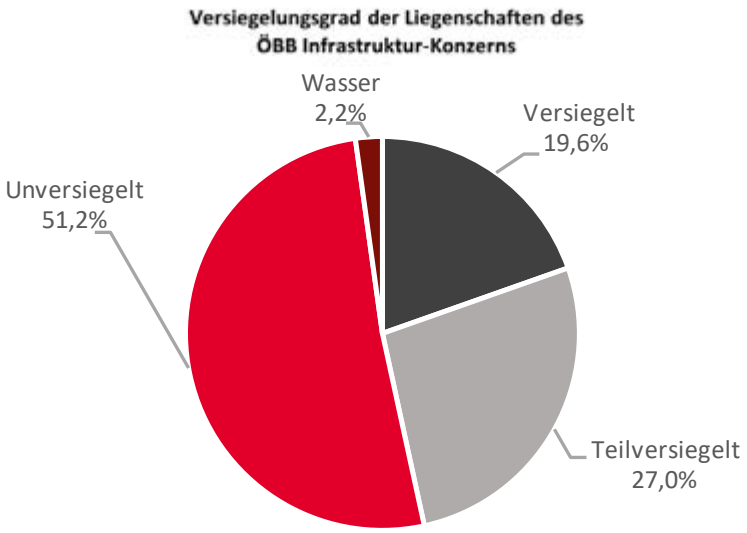
Sonstige Maßnahmen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme		Status[1)]	Wesentliche IRO
Wildwarner für die Eisenbahn	VIF-Forschungsprojekt[2)] zur Testung von Wildwarngeräten im Eisenbahnbereich zur Reduktion von Wildtierkollisionen auf dem Bahnnetz der ÖBB abgeschlossen, weitere Evaluation laufend.	Laufend	E4-A-3
Präventivmaßnahmen invasive gebietsfremde Arten	Um die durch den Transport entstehende unabsichtliche Verbreitung invasiver, gebietsfremder Arten so gering wie möglich zu halten, werden eine regelmäßige Reinigung von Transportmitteln sowie Begasungen von Containern und Güterwagen durchgeführt.	Laufend	E4-A-1

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e.
[2)] VIF … Verkehrsinfrastrukturforschung.

Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Wesentliche Standorte, welche sich mit Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität überschneiden, sind im Unterkapitel SBM-3 in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell"* ausgewiesen. Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur trägt unmittelbar zum Einflussfaktor der Landnutzungsänderungen bei. ESRS E4-5.35; ESRS E4-5.38

2024 beauftragte die ÖBB-Infrastruktur AG das Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur Wien mit der Aktualisierung der ÖBB Potenzialflächenanalyse von 2021. Ziel war ein aktueller Überblick über die Landbedeckung und Nutzungspotenziale aller Bahngrundflächen. Aufgrund der Verfügbarkeit neuer Datensätze konnte die Analyse detaillierter erfolgen. [45] Die Flächenbilanz zeigt, dass der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur mehr unversiegelte Wald- und Wiesenflächen als versiegelte Verkehrsflächen besitzt. Die Aktualisierung der Flächenbilanz erfolgt bedarfsorientiert in mehrjährigen Abständen.



Versiegelt: Park- und Verkehrsflächen, Gebäude; Teilversiegelt: Bahnschotterkörper, Schotterflächen, Gärten; Unversiegelt: Grünland, Ackerland, Wald und Strauchflächen.
Quelle: Schauppenlehner, T., Baumgartinger-Seiringer, M., Bittner, K. (2024). ÖBB Potenzialflächen-Aktualisierung der Landbedeckung 2024. Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, BOKU University. Wien.

Die Flächeninanspruchnahme wurde als wesentliche Auswirkung auf den Biodiversitätsverlust sowie den Umfang und Zustand von Ökosystemen erkannt. Damit einher geht eine temporäre oder dauerhafte Lebensraumveränderung aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sowie der damit verbundenen Anlagen.

[45] Für die Ermittlung einer österreichweiten Landbedeckung für die ÖBB Grundstücke wurden verschiedene öffentlich verfügbare Datenbanken verwendet (u. a. Umweltbundesamt, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen sowie OpenStreetMap-Contributors). Es wurde auf die aktuellsten zur Verfügung stehenden Datensätze zurückgegriffen. ESRS E4-5.38.AR 27.

Flächenbilanz des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur*) in km²	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Gesamtfläche	190,8	190,8	0	0
Verwaltete Nettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstationen)	8,3	8,5	-0,2	-2
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,5	2,6	-0,1	-4
Sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	6,5	6,7	-0,2	-3
Park & Ride-Anlagen	1,4	1,3	0,1	8

*) Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E4-A-1 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen für den sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Um negative Umweltauswirkungen zu minimieren, wird mittels Grünerkennung nur tatsächlich vorhandener Pflanzenbewuchs behandelt. Zudem wird an nicht chemischen Verfahren zur Vegetationskontrolle geforscht.

Kennzahlen im Hinblick auf chemische Vegetationskontrolle1)	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Menge an eingesetzten Wirkstoffen pro Jahr in kg	7.113[2)]	1.288	5.825	452
Auf Vegetation kontrollierte Gleiskilometer	9.155	8.020	1.135	14
Auf Vegetation kontrollierte Flächen in ha	6.277	5.496	781	14
Behandelter Anteil der kontrollierten Flächen	31 %	30 %	1	3

1) Unternehmensspezifische Angaben in Zusammenhang mit IRO E4-A-2 nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

2) 2025 wurde der neue Wirkstoff Pelargonsäure eingesetzt. Dieser zeichnet sich durch eine sehr rasche biologische Abbaubarkeit aus. Durch die reine Kontaktwirkung auf die Pflanzen sind wesentlich höhere Aufwandsmengen im Vergleich zu systemischen Herbiziden für die Behandlung erforderlich.

E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft gewinnt in den ÖBB zunehmend an Bedeutung, um Ressourceneffizienz zu steigern und Umweltbelastungen zu reduzieren. Durch Maßnahmen wie Materialwiederverwendung, Reparaturen und nachhaltige Beschaffung integriert der Konzern kontinuierlich die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft (KLW) in seine Prozesse. Dies trägt dazu bei, die ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit langfristig zu sichern und gleichzeitig die Effizienz sowie Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu stärken.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen wird gesamthaft in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet und können bei Bedarf in diesem Abschnitt nachgelesen werden. ESRS E5.IRO-1.11.a

Zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen sowie finanzieller Risiken und Chancen wurden im Jahr 2024 neben ÖBB Expert:innen auch ausgewählte Stakeholder:innen über einen Onlinefragebogen zu den potenziellen Auswirkungen von E5 auf die Geschäftstätigkeit der ÖBB befragt. Ergänzend dazu fand im Herbst 2024 ein Stakeholder:innen-Round-Table mit relevanten Branchenvertreter:innen statt, um vertiefende Informationen zu sammeln und zu diskutieren. Die ÖBB Expert:innen analysierten die potenziellen und tatsächlichen Umweltauswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftstätigkeiten mit Fokus auf den Ressourcenzufluss sowie den -abfluss einschließlich Abfällen. ESRS E5.IRO-1.11.a, b

Das folgende Kapitel stellt die Konzepte, Ziele und Maßnahmen vor, mit denen der Konzern negative Auswirkungen reduziert und positive Effekte fördert. Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf „Kreislaufwirtschaft" im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
E5-A-1	Durch die Verwendung von Baumaterialien und -produkten sowie für die Herstellung, Instandhaltung und Wartung von Fahrzeugen werden Primärrohstoffe verbraucht.	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte WK – Eigene Geschäftstätigkeiten
E5-A-2	Durch die Wiederverwendung von Produkten (elektr. Komponenten, Fahrzeugteile, Bauprodukte etc.) und Materialien bei der Instandhaltung von Infrastrukturen und Fahrzeugen wird der Rohstoffverbrauch reduziert.	Positiv	Kurzfristig	– Vorgelagerte WK – Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte WK
E5-F-1	Durch strengere gesetzliche Vorschriften auf EU- und nationaler Ebene, wie z. B. dem Critical Raw Materials Act, der Corporate Sustainability Due Diligence Directive oder der REACH-Verordnung, entstehen Anforderungen, die erfüllt werden müssen und die Versorgungssicherheit gefährden können. Dadurch werden höhere Kosten verursacht.	Risiko	Mittelfristig	
E5-F-2	Durch die Instandhaltung von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen wie Reparaturen, Wiederverwendung und Aufbereitung, können Rohstoffe eingespart werden. Dies führt zu Kostenreduktionen.	Chance	Mittelfristig	
Unterthema: Abfälle				
E5-A-3	Durch die Wirtschaftstätigkeiten des ÖBB Konzerns (insbesondere Bau-, Abbruch- und Instandhaltungsarbeiten) entstehen gefährliche und nicht gefährliche Abfälle, die entsorgt werden müssen. Dies führt zu Umweltbelastungen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte WK
E5-F-3	Durch die Verschärfung gesetzlicher Vorschriften (EU / national) wie bspw. der Deponieverordnung und das Abfallwirtschaftsgesetz, entstehen Anforderungen, die eingehalten werden müssen. Dies kann den Aufwand für Abfalltrennung, Aufbereitung und Lagerung erhöhen. Dadurch werden Mehrkosten verursacht.	Risiko	Mittelfristig	
E5-F-4	Ein mangelhaftes Abfallmanagement bzw. nicht optimales Management der natürlichen Ressourcen kann zu Schadenersatzzahlungen führen.	Risiko	Mittelfristig	
E5-F-5	Der Verkauf von Abfällen, insbesondere von Eisen und Kupfer, führt zu Einnahmen. Mit steigenden Rohstoffpreisen könnten zudem neue Geschäftsmöglichkeiten entstehen, um den Ertrag aus Abfällen zu steigern.	Chance	Mittelfristig	

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die im Herbst 2025 beschlossene Kreislaufwirtschaftsstrategie ist Teil der ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie (siehe *Kapitel E.1. Allgemeine Informationen unter „ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie").* Sie gilt für alle vollkonsolidierten Gesellschaften und geografischen Tätigkeitsgebiete, sofern nicht anders angegeben. Interne und externe Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette sowie wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (siehe Maßnahmentabelle) sind einbezogen. Die Umsetzung der Strategie wird durch jährliche Monitoringprozesse überwacht, um sicherzustellen, dass die Ziele erreicht und kontinuierlich verbessert werden. ESRS E5-1.16, ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c

Nr.	Konzepte[1)]	Beschreibung[2)]
E5-K-1	Ressourcen-management und Kreislaufwirtschaft	Die ÖBB möchten die Kreislauffähigkeit von Produkten und Leistungen in ihre Beschaffungs- und Investitionsstrategien schrittweise systematisch miteinbeziehen. Wesentliche Themenfelder sind die Reduktion von Primärrohstoffen, die Erhöhung des Sekundärrohstoffanteils, die aktive Materialerhaltung sowie die Verlängerung der Nutzungsdauer. Mit der Anwendung von Circular-Economy-Wirtschaftsprinzipien können die ÖBB Kosten senken, Ressourcen langfristig sichern sowie ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit fördern. Die Umsetzung erfolgt durch ein gezieltes Rohstoff- und Ressourcenmanagement. Um am Ende der Nutzungsdauer möglichst wenig Abfall zu produzieren, soll der Einsatz von nachhaltigen Materialien bereits bei der Beschaffungsentscheidung forciert werden. Nicht vermeidbare Abfälle werden nach Möglichkeit einer Wiederverwendung sowie einer nachhaltigen, gesetzeskonformen Verwertung / Entsorgung zugeführt. Neben der Prämisse erfolgreiches Wirtschaften, ökologische Verträglichkeit und soziale Verantwortung miteinander zu verknüpfen, bedarf es ebenso einer klugen Vorgehensweise, die sektor- und bereichsübergreifend wirken kann, um die wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken zu steuern. Im Folgenden werden die zentralen Hauptstoßrichtungen bzw. allgemeinen Ziele der ÖBB Kreislaufwirtschaftsstrategie aufgezeigt: – Förderung der Kreislaufwirtschaft durch nachhaltige Beschaffung und damit einhergehend die Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette – Effizientes Ressourcenmanagement • Reduktion des Ressourcenverbrauchs: Reduktion von Materialeinsatz und Primärrohstoffen sowie Erhöhung des Anteils an Recyclingrohstoffen • Verlängerung der Nutzungsdauer und aktive Materialerhaltung: Erhaltung von Produkten und Materialien in Kreisläufen – Vermeidung von Abfällen und umweltschädlichen Stoffen: effizienter und nachhaltiger Einsatz von Rohstoffen, Materialien sowie Produkten und Reduktion chemischer Schadstoffe auf ein umsetzbares Mindestmaß – Reduktion der Frischwasserentnahme und Förderung geschlossener Wasserkreisläufe: effiziente Nutzung von Wasserressourcen durch Wasserrückgewinnung, Kreislaufführung und Substitution von Frischwasser

[1)] Strategien / Konzepte werden vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen und finden Anwendung im gesamten ÖBB Konzern.
[2)] ESRS E5-1.15.a, b; ESRS 2.MDR-P.65.a.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die wesentlichen Maßnahmen umfassen je nach Schwerpunkt entweder die gesamte Wertschöpfungskette, Teile davon oder ausschließlich die eigene Wertschöpfungskette der ÖBB – von der Beschaffung über die Nutzung bis hin zur Entsorgung und Nachnutzung. Die Zeithorizonte (Status) für die Umsetzung dieser Maßnahmen wurden in die Kategorien „In Umsetzung" und „Geplant" unterteilt. Für die Maßnahmen, die sich bereits in der Umsetzung befinden, wurde das konkrete Jahr festgelegt, in dem die Maßnahme wirksam wird. ESRS 2.MDR-A.68.a

Nr.	Maßnahmen Beschreibung[*)]		Status[*)]	Wesentliche IRO
1	KLW-Beschaffungs-kriterien im Einkauf	Mit Fokus auf Ressourcenschonung und Abfallvermeidung setzen die ÖBB österreichweit Kreislaufwirtschaftskriterien im Einkauf um. Eingekaufte Produkte und Materialien in priorisierten Warengruppen sollen mindestens einem Prinzip der Kreislaufwirtschaft entsprechen. Die Kriterien berücksichtigen die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette (WK) und gelten fortlaufend.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
2	Obsoleszenz-management	Die ÖBB-Technische Services-GmbH betreibt ein fortlaufendes Obsoleszenzmanagement zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. Durch Reparatur, Wiederverwendung und Aufbereitung von Komponenten werden die Produktlebensdauer verlängert, Ressourcen geschont und Abfall vermieden. Die Maßnahme betrifft alle Regionen, in denen die Gesellschaft tätig ist, und wirkt innerhalb der eigenen WK.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
3	Fit for Future (F4F)	Im Rahmen des Projekts „F4F" etablieren die ÖBB ein System zur automatisierten Abfrage von Beschaffungsdaten. Ziele sind die Optimierung des Ressourcenzuflusses, die Förderung umweltfreundlicher Materialien und die Minimierung nicht recycelbarer Stoffe. Die Maßnahme wirkt auf die vor- und nachgelagerte WK und wird von allen österreichischen Lead-Buyern umgesetzt.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3

[*)] ESRS E5-2.19, ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

Nr.	Maßnahmen Beschreibung*)		Status*)	Wesentliche IRO
4	Fahrzeugin-standhaltung	Die ÖBB führen laufend Fahrzeugwartungen durch, um Sicherheitsstandards einzuhalten, die Lebensdauer zu verlängern, Abfälle zu reduzieren und Ressourcen effizient zu nutzen. Die Maßnahme betrifft hauptsächlich die eigene WK und wird in allen Regionen umgesetzt, in denen Fahrzeuginstandhaltung erfolgt.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
5	Komponenten-aufbereitung	Die ÖBB setzen laufend auf die Aufbereitung, Reparatur und Wiederverwendung von Komponenten, um deren Lebensdauer zu verlängern, Abfälle zu minimieren, Ressourcen zu schonen und Kosten zu senken. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird in allen geografischen Gebieten umgesetzt, in denen die ÖBB tätig sind.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
6	Nachnutzung Altfahrzeuge	Die ÖBB führen laufend einen Nachnutzungsprozess für Altfahrzeuge durch, um durch Demontage und Wiederverwertung von Komponenten Ressourcen zu schonen, Abfälle zu minimieren und die Umweltbelastung zu reduzieren. Die Maßnahme betrifft die eigene und nachgelagerte WK und wird in allen Regionen umgesetzt, in denen Altfahrzeuge verwaltet werden.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
7	Wiedereinbau Schienen	Die ÖBB bereiten alte, noch brauchbare Schienen auf und verwenden sie in neuen Projekten wieder, um Ressourcen zu schonen, Abfälle zu reduzieren und den Produktlebenszyklus zu verlängern. Nicht wiederverwendbare Schienen werden recycelt. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird laufend in allen Regionen umgesetzt, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
8	Wiedereinbau Betonschwellen	Die ÖBB bereiten alte, noch brauchbare Betonschwellen auf und verwenden sie in neuen Gleisbauprojekten wieder, um Ressourcen zu schonen und Abfälle zu reduzieren. Schwellen, die nicht mehr eingesetzt werden können, werden anderweitig verwendet oder fachgerecht verwertet. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird laufend in allen Regionen umgesetzt, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
9	Rückgewinnung Gleisschotter	Die ÖBB setzen verstärkt Gleisbaumaschinen ein, um Gleisschotter auszuheben, zu sieben und wiederzuverwenden. Ziel ist die Verlängerung der Nutzungsdauer, Ressourcenschonung und Abfallreduktion. Nicht rückgewinnbarer Schotter wird fachgerecht verwertet. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird laufend in allen Regionen umgesetzt, in denen die ÖBB-Infrastruktur AG tätig ist.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
10	Abfallwirt-schaftsplattform (AWPF)	Die ÖBB haben 2025 die AWPF überarbeitet, um das konzernweite Abfallmanagement zu optimieren und die Benutzungsfreundlichkeit zu verbessern. Die Plattform wird laufend weiterentwickelt und künftig mandantenfähig, um Abfalldaten zentral zu erfassen und zu analysieren. Ziel ist eine effizientere Entsorgung, bessere Datenqualität und verbesserte Steuerung der Abfallströme. Die Maßnahme betrifft die interne und nachgelagerte WK und gilt für alle geografischen Gebiete der ÖBB Gesellschaften.	In Um-setzung	E5-A-3
11	Nachhaltigkeits-beurteilung Betonabbruch	Bis 2028 sollen 100 % der Neu- und Ausbauprojekte im Zuge der projektspezifischen Umweltbewertung hinsichtlich einer Verwertung von Betonabbruch vor Ort unter technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht werden, um eine bestmögliche Verwertung im Bauvorhaben sicherzustellen.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
12	Mitarbei-ter:innen-Schulungen	Laufende Schulungen der verantwortlichen Mitarbeiter:innen in Nachhaltigkeitsbelangen zur Datenerfassung und zum Umgang mit Kreislaufwirtschaftsbelangen im Kontext der Zielsetzung. Der Betrachtungsrahmen erstreckt sich auf die Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
13	Verbesserung der Nachweis-führungen	Schaffung der systemtechnischen Möglichkeiten bis 2025, um die Verwertungsquote auswerten und darstellen zu können. Der Betrachtungsrahmen entspricht dabei der internen Systemlandschaft zur Datenerfassung und Verarbeitung.	In Um-setzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3

*) ESRS E5-2.19, ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

Nr.	Maßnahmen Beschreibung*)		Status*)	Wesentliche IRO
14	Sammlung nicht mehr gebrauchsfähiger Dienstkleidung	Nicht mehr gebrauchsfähige Dienstkleidung wird in Sammelboxen, welche in diversen Dienststellen aufgestellt sind, gesammelt und einem Textilrecycling zugeführt. Je nach Material, Qualität und Farbe erfolgt durch ein damit beauftragtes Unternehmen eine Verarbeitung zu neuen Garnen oder Füllmaterialien. Durch eine strukturierte Rücknahme wird die Rücklaufquote sichergestellt. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird aktuell in Österreich umgesetzt.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3
15	Wiederausgabe gebrauchter Dienstkleidung	Aufsetzen eines Prozesses zur Wiederausgabe von gebrauchter Dienstkleidung an Mitarbeiter:innen nach erfolgter Reinigung und Aufbereitung. Auf diese Weise können vorhandene Ressourcen länger genutzt, Abfälle reduziert, Ressourcen geschont und der Lebenszyklus von Textilien verlängert werden. Die Maßnahme betrifft die vor- und nachgelagerte WK und wird aktuell in Österreich umgesetzt.	In Umsetzung	E5-A-1 E5-A-2 E5-A-3

*) ESRS E5-2.19, ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

Die allgemein erwarteten Ergebnisse dieser Maßnahmen sind eine Reduktion des Ressourcenverbrauchs, weniger Abfälle und Umweltbelastungen sowie Kosteneinsparungen durch effizientere Materialnutzung. Zudem wird die Transparenz und Kontrolle über Ressourcenzufluss- und -abflussdaten im Konzern verbessert. ESRS 2.MDR-A.68.a

Im Berichtsjahr wurden keine erheblichen operativen Ausgaben (OpEx) oder Investitionsausgaben (CapEx), die über das übliche Maß hinausgehen, im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft getätigt. ESRS 2.MDR-A.69.a

Parameter und Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Bei der Entwicklung der freiwilligen Kreislaufwirtschaftsziele wurden zentrale Stakeholder:innen wie Lieferanten, Kund:innen und Mitarbeiter:innen einbezogen. Die Ziele gelten für alle vollkonsolidierten ÖBB Gesellschaften, sofern nicht anders angegeben. Für 2025 gab es keine Änderungen. Die Ziele sind darauf ausgerichtet, wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft zu adressieren. Die ÖBB verfolgen die Wirksamkeit ihrer Ziele durch ein jährliches Monitoring. Alle genannten Ziele hinsichtlich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft wurden im ÖBB Konzern freiwillig gesetzt. ESRS 2.MDR-T.79.e, 80.h, i, j; ESRS E5-3.27

Die Ziele der ÖBB stehen in direktem Zusammenhang mit der übergeordneten Strategie: Reduktion von Primärrohstoffen, Erhöhung des Sekundärrohstoffanteils, die aktive Materialerhaltung und Verlängerung der Nutzungsdauer sowie schrittweise systematische Einbeziehung von kreislauffähigen Produkten in die Beschaffungs- und Investitionsstrategien. Die Ziele unterstützen die strategischen Vorgaben, ökologische Auswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu verringern. Sie tragen somit maßgeblich zur Erreichung der langfristigen Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens bei. Die Zuordnung zu den Stoßrichtungen zeigt den Zusammenhang mit den zentralen Bereichen der strategischen Kreislaufwirtschaft der ÖBB und ist in der folgenden Tabelle auf der rechten Seite dargestellt. ESRS 2.MDR-T.80.a

Die aktuellen Ziele beziehen sich nur indirekt auf ein zirkuläres Produktdesign, da keine Produkte direkt auf dem freien Markt verkauft werden. Eine indirekte Einflussnahme erfolgt jedoch durch gezielte Maßnahmen in der Beschaffung, die entsprechende Anreize für den Markt schaffen. ESRS E5-3.24.a

Eine ähnliche Situation zeigt sich beim Beitrag zur Beschaffung und Nutzung erneuerbarer Ressourcen gemäß dem Kaskadenprinzip. Als relevanter Materialzufluss wurde nur der Einsatz von Holzschwellen identifiziert. Aufgrund technischer Anforderungen sind die Einflussmöglichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG hier aber stark begrenzt. Daher hat diese Kategorie im Gesamtkontext eine geringe Priorität und es wird kein Ziel gesetzt. Dies wird durch die geringe Bedeutung erneuerbarer Materialien in der Gesamtmassenbilanz bestätigt. ESRS E5-3.24.d

Ziel[1]	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit	Basis-jahr	Basis-wert	Wert 2025	Wert 2024	Konzept	Wesentliche IRO
Integration von Kreislaufwirtschaftsprinzipien bei relevanten Warengruppen in der Beschaffung[2]	2040	80	Prozent	2024	23,9	50,0	23,9	E5-K-1	E5-A-1, E5-A-3
Sicherstellung der bestehenden Zirkularität wesentlicher Fraktionen[3]	2040	≥ 95	Prozent	2023	96,3	98,2	99,1	E5-K-1	E5-A-1, E5-A-2, E5-A-3
Rückführung von Dienstkleidung[4]	2030	80	Prozent	2024	0	2,3	0	E5-K-1	E5-A-1, E5-A-2, E5-A-3
Verwertung von Betonabbruch innerhalb des eigenen Bauvorhabens[5]	2035	100	Prozent	2028	-	-	-	E5-K-1	E5-A-1, E5-A-2, E5-A-3
Vorbereitung anfallender nicht gefährlicher Bau- und Abbruchabfälle zur Wiederverwendung, zum Recycling, zur sonstigen stofflichen Verwertung oder für Auffüllarbeiten (im Sinne der EU-Taxonomie)[6]	2035	90	Prozent	2024	38,5	60,0	38,5	E5-K-1	E5-A-1, E5-A-2, E5-A-3

[1] ESRS E5-3.21; ESRS 2.MDR-T.79.b, c, 80.b, d, e, j.

[2] Relevante Warengruppen der nationalen Beschaffung im Oberschwellenbereich, auf Basis ihres Impacts definiert.

[3] Die bestehende Zirkularität von wesentlichen Fraktionen (Schiene, Schotter, Betonschwelle, Rollmaterial, Busse) bei der Verwertung wird durch kontinuierliche Optimierungsmaßnahmen abgesichert. Diese wesentlichen Fraktionen spiegeln den zentralen Materialeinsatz sowie die bedeutendsten Komponenten der betrieblichen Infrastruktur / Mobilitätsdienstleistungen des ÖBB Konzerns wider. Ihre Bedeutung ergibt sich aus ihrer hohen Ressourcennutzung, ihrem erheblichen Potenzial zur Wiederverwertung / -verwendung und der Möglichkeit, die Kreislauffähigkeit signifikant zu steigern. Zirkularität beschreibt den Ansatz analog zum 10R-Framework, Materialien / Produkte möglichst lange im Nutzungskreislauf zu halten – z. B. durch Wiederverwendung, Reparatur, Aufbereitung und Recycling (exkl. gefährlicher Abfall).

[4] Wird derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts umgesetzt. Die Sammlung wurde im Juni 2025 gestartet und umfasst folgende Teilkonzerngesellschaften: ÖBB Infrastruktur AG, ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG , Österreichische Postbus AG und ÖBB-Personenverkehr AG.

[5] Bei Vorliegen einer positiven Nachhaltigkeitsbeurteilung zur Verwertung von Betonabbruch im eigenen Bauvorhaben, unter Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Vorgaben.

[6] Gilt für Neubau und größere Renovierungen bei nicht betriebsnotwendigen Immobilien.

Da die ÖBB nicht als befugter Abfallbehandler agieren, ist der direkte Einfluss auf den Umgang mit Abfällen begrenzt. Im Rahmen gesetzlicher Vorgaben unterstützt der Konzern jedoch die Abfallhierarchie und liefert Input für nachgelagerte Verwertungsprozesse. Der Beitrag kann aus der Zuweisung der 10 R der Kreislaufwirtschaft und damit der Zielsetzungen zu den Stufen der Abfallhierarchie abgeleitet werden. ESRS E5-3.24.e

Die erarbeiteten Ziele unterstützen zentrale Prinzipien der Kreislaufwirtschaft (10 R). Die nachstehende Übersicht zeigt, welche Ziele auf Ressourcenzuflüsse (z. B. Produkte, technisches und biologisches Material) oder -abflüsse sowie die R-Grundsätze abzielen. Die Zuordnungen beziehen sich auf die Wertschöpfung innerhalb des ÖBB Konzerns und gelten außerhalb dieses Rahmens nur eingeschränkt. Je nach Betrachtung können die Ziele auch darüber hinaus zu weiteren R-Grundsätzen beitragen. ESRS E5-3.24.a, b, c, ESRS E5-3.AR.16

	Ressourcenzufluss			**Ressourcen-abfluss**		**Kreislaufwirtschaftsgrundsätze** R-Grundsätze									
Ziel	Produkte	Technisches Material	Biologisches Material	Produkte	Abfälle	R1:Vermeiden	R2:Umdenken	R3: Reduzieren	R4: Wiederver-wenden	R5:Reparieren	R6: Aufbereiten	R7: Wieder-aufbereiten	R8: Umfunkt-ionieren	R9: Recycling	R10: sonstige Verwertung
Kreislaufprinzipien in Beschaffung	●	●	●				●	●							
Zirkularität wesentlicher Materialien	●	●	●		●			●	●	●	●	●	●	●	●
Rückführung von Dienstkleidung	●	●			●			●	●	●	●	●	●	●	●
Betonabbruch intern verwerten	●				●			●				●			
Bauabfälle für Wiederverwendung / Recycling aufbereiten (EU-Taxonomie)					●									●	

Dargestellt sind die Ziele des ÖBB Konzerns, welche den R-Grundsätzen zugeordnet sind, um diese wiederum den Primärmaterialeinsparungen, der Materialnutzungsraten und der Abfallhirarchie gegenüberzu stellen. Diese Zuordnung ermöglicht es, den Beitrag der genannten Ziele zu diesen Perspektiven systematisch einzuordnen und nachvollziehbar abzuleiten. ESRS E5-3.24.b, c, e, 25; ESRS E5-3.AR.16

Kreislaufwirtschaftsgrundsätze: R-Grundsätze*)	Beitrag zur Primärmaterialeinsparung (Gering | Mäßig | Wesentlich)	Zuteilung zu Materialnutzungsraten	Stufe der Abfallhierarchie, die primär gefördert wird
R1: Vermeiden	Mäßig: Material noch nicht in Verwendung	Längere Nutzung	Abfallvermeidung
R2: Umdenken		Instandhaltung	
R3: Reduzieren			
R4: Wiederverwenden	Wesentlich: bereits in Verwendung befindliches Material wird länger verwendet	Wiederverwendung	
R5: Reparieren			
R6: Aufbereiten		Umverteilung	
R7: Wiederaufbauen	Mäßig: ein Teil des Produkts wird nicht wiederverwendet	Aufbereitung	Vorbereitung zur Wiederverwendung
R8: Umfunktionieren		Wiederaufbereitung	
R9: Recycling	Gering: fortgeschrittene Stufe der Wiederverwendung auf materieller Ebene, welche immer auch verlustbehaftet ist	Recycling	Recycling
R10: Sonstige Verwertung	Gering: fortgeschrittene Stufe der Wiederverwendung auf materieller Ebene, welche immer auch verlustbehaftet ist		Sonstige Verwertung Energetische Verwertung
			Beseitigung

*) Auslegung Beiträge der R-Grundsätze zu Materialnutzungsraten sowie den Stufen der Abfallhierarchie und der Primärmaterialeinsparung aus der Perspektive der Kreislaufwirtschaftszielsetzungen des ÖBB Konzerns.

Für ein besseres Verständnis der Ziele werden diese im folgenden Abschnitt ausführlicher erläutert und durch zusätzliche Informationen ergänzt. Um ein vollständiges Bild zu vermitteln, wird die Zielumsetzung im Kontext der unterstützenden und notwendigen Maßnahmen betrachtet. Der Beitrag dieser Maßnahmen zu den zuvor definierten Zielen wird in der folgenden Tabelle verdeutlicht.

Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert. ESRS 2.MDR-T 80.i

Ziel*)	Integration von Kreislaufwirtschaftsprinzipien bei relevanten Warengruppen in der Beschaffung	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst die Integration von Kreislaufwirtschaftskriterien in die Beschaffung in Bezug auf ausgewählte Warengruppen im Oberschwellenbereich. Dadurch wird die Kreislauffähigkeit des ÖBB Konzerns erhöht und die vorgelagerte Wertschöpfungskette durch entsprechende Anreize positiv beeinflusst.	Laufend
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen. Priorisiert werden Warengruppen auf Basis ihrer Auswirkungen („Impact") auf die Umwelt und den Ressourcenverbrauch. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei.	
Maßnahme	Nr. 1 und 3	Laufend

*) ESRS 2.MDR-T.80.c, f, g, i.

Ziel*)	Rückführung von Dienstkleidung	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst die Rückführung nicht mehr gebrauchsfähiger Dienstkleidung. Dadurch wird die Kreislauffähigkeit des ÖBB Konzerns erhöht und die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette durch entsprechende Anreize positiv beeinflusst.	Laufend
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei.	
Maßnahme	Nr. 14 und 15	Laufend

*) ESRS 2.MDR-T.80.c, f, g, i.

Ziel[*)]	Sicherstellung der bestehenden Zirkularität wesentlicher Fraktionen	Status
Zielumfang	Das Ziel umfasst die Verwertung wesentlicher Fraktionen wie Schiene, Schotter, Betonschwelle, Rollmaterial und Busse, die für Betriebssicherheit und Langlebigkeit relevant sind. Die Kreislauffähigkeit wird vorrangig in der Nutzungsphase innerhalb der eigenen Wertschöpfungskette gestärkt.	Laufend
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um ein technisch umsetzbares Ziel zu definieren. Priorisiert werden dabei jene Fraktionen, die gemäß der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der Kreislaufwirtschaftsstrategie als besonders relevant eingestuft wurden. Die Zielsetzung leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung nationaler und internationaler Ziele im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung.	
Maßnahme	Nr. 1–10	Laufend

[*)] ESRS 2.MDR-T.80.c, f, g, i.

Ziel[*)]	Verwertung von Betonabbruch innerhalb des eigenen Bauvorhabens	Status
Zielumfang	Der Zielumfang bezieht sich auf die Umsetzung von Bauvorhaben der eigenen Wertschöpfung. Durch die Vergabe des Auftrags der Bauabwicklung an externe Unternehmen werden auch Teile der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressiert.	Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen, um einen in der Praxis umsetzbaren Pfad festzulegen. Durch die Zielformulierung werden nur jene Baulose betrachtet, bei denen Betonabbruch anfällt und wirtschaftlich darstellbar vor Ort für eine Verwertung genutzt werden kann. Dies soll darüber hinaus sicherstellen, dass andere Nachhaltigkeitsaspekte wie durch den Transport der anfallenden Massen über weite Strecken beeinflusste Emissionen minimiert werden. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei.	
Maßnahme	Nr. 11	In Umsetzung

[*)] ESRS 2.MDR-T.80.c, f, g, i.

Ziel[*)]	Vorbereitung anfallender nicht gefährlicher Bau- und Abbruchabfälle zur Wiederverwendung, zum Recycling, zur sonstigen stofflichen Verwertung oder für Auffüllarbeiten (im Sinne der EU-Taxonomie-VO)	Status
Zielumfang	Der Zielumfang umfasst alle zentral durch die ÖBB-Infrastruktur AG gesteuerten Neubau- und Renovierungsprojekte im Bereich der nicht betriebsnotwendigen Gebäude.	Geplant
Methodik	Für die Zieldefinition wurden interne Fachexpert:innen und Stakeholder:innen sowie die extern durch die EU-Taxonomie-VO und das Abfallwirtschaftsgesetz festgelegten Zielsetzungen einbezogen. Die Zielsetzung trägt zur Umsetzung der nationalen und internationalen Bestrebungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung bei.	
Maßnahme	Nr. 1 –13	In Umsetzung

[*)] ESRS 2.MDR-T.80.c, f, g, i.

Ressourcenzuflüsse

Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse (gemäß Doppelter Wesentlichkeitsanalyse) umfassen zahlreiche Produkte und Materialien, die für Betrieb und Instandhaltung der Infrastruktur sowie Personen- und Güterverkehr unerlässlich sind. Sie betreffen vor allem endliche Rohstoffe im Rahmen von Bauvorhaben und Fahrzeugbeschaffung. Zur Bestimmung relevanter Zuflüsse wurden die Jahre 2018 bis 2022 als repräsentativ analysiert. ESRS E5-4.30

Wesentliche Materialien sind vor allem Stahl und Beton, da diese mehrere Veredelungsschritte durchlaufen. Auch Oberbauschotter, der im Gleisbettbau verwendet wird, stellt ein bedeutendes technisches Material dar. Aufgrund der mengenmäßigen Nachfrage werden Produkte und Materialien vorwiegend in größeren Mengen transportiert (Wagenladungen oder Lkw), weshalb Verpackungsmaterialien nur eine untergeordnete Rolle spielen. Kritische Rohstoffe und Seltene Erden sind primär im Stahlsektor von Bedeutung. Die chemische Zusammensetzung dieser Stähle zeigt jedoch, dass der Anteil an kritischen Rohstoffen sehr gering ist. Durch die hohe Rückführung von Schrott bleiben diese Stoffe im Kreislauf, weshalb das Thema nur nachgeordnete Priorität hat. ESRS E5-4.30

Im Berichtszeitraum 2025 wurden nachstehend genannte wesentliche Ressourcenzuflüsse ermittelt:

Ressourcenzufluss[1)]	2025	2024	Veränderung[2)]
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in Tonnen	2.875.988,1[3)]	3.328.686,5[3)]	-13,6 %
davon Produkte[4)] in Tonnen	*1.536.676,0[3)]*	*1.934.454,2[3)]*	*-20,6 %*
davon technische Materialien[4)] in Tonnen	*1.333.828,5[3)]*	*1.388.331,6[3)]*	*-3,9 %*
davon biologische Materialien[4)] in Tonnen	*5.483,6*	*5.900,6*	*-7,1 %*
Anteil biologischer Materialien, die zertifiziert nachhaltig beschafft wurden und für die Herstellung der Produkte sowie Dienstleistungen der ÖBB verwendet wurden in Prozent	0,2	0,1	0,1 %
Gewicht der zur Herstellung der Produkte und Dienstleistungen verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in Tonnen	30.893,6[3)]	26.701,6[3)]	15,7 %
Gewichtsanteil in Prozent	*1,1*	*0,8*	*0,3 %*

[1)] ESRS E5-4.31.a, b, c.

[2)] Aufgrund von variierendem Projektgeschehen und Teuerungen kommt es bei den Materialzuflüssen zwischen den Berichtsjahren zu Schwankungen von über 5 %.

[3)] Die angegebenen Massen enthalten Schätzungen, welche von Unsicherheiten behaftet sind.

[4)] Produkte umfassen alle anderen wesentlichen Ressourcenzuflüsse exkl. des technischen und biologischen Materials; technisches Material umfasst Grundstoffe (vgl. engl. Primary Commodities), die unbearbeitete oder lediglich geringfügig bearbeitete Güter sind; biologisches Material bezeichnet organische Stoffe, die aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen werden und aus land- bzw. forstwirtschaftlicher Produktion stammen.

Die Berechnung des Massenzuflusses erfolgt aus unterschiedlichen Quellen. Die Methodik kann dabei in Activity-based (Ermittlung auf Basis der tatsächlich beschafften technischen Mengen) oder Spend-based (Umrechnung von finanziellem Beschaffungsvolumen einzelner Warengruppen in repräsentative Massenanteile) unterschieden werden. ESRS E5-4.32

Über 90 % der Ressourcenzuflüsse im Konzern werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG beschafft. Die Berechnung erfolgte überwiegend Activity-based auf Basis des Rahmenplans, dem zentralen Finanzierungsinstrument für Neubau- und Instandhaltungsprojekte. Zur Verknüpfung der Finanzmittel mit den verbauten Mengen wurden Daten aus den zuständigen Geschäftsbereichen herangezogen, wobei der SCHIG-Bericht der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als Grundlage diente. Dieser enthält die geplanten Massen für die Geschäftsjahre 2022, 2023 und 2024. Für 2025 wurden die Mengen inflationsbereinigt aus dem Durchschnitt der Vorjahre fortgeschrieben, da zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch keine vollständigen Daten vorlagen. Der Tunnelbau zählt aufgrund der benötigten Tunnelschalen und Bauelemente zu den wesentlichsten Treibern des Massenbedarfs. Die entsprechenden Mengen wurden direkt aus den zuständigen Bereichen erhoben. ESRS E5-4.32

Für direkt beschaffte Materialien wie Schienenstahl, Schwellen und Oberbauschotter wurden SAP-Daten verwendet. Damit konnten über 86 % der Massenbilanz auf Basis tatsächlicher Mengen erfasst werden. Für diesen Anteil kann daher von einer hohen Genauigkeit der Daten ausgegangen werden. Die Weiterentwicklung der Massenerfassung ist laufend geplant. Bezüglich biologischer Materialien sind Holzschwellen als wesentliches Produkt zu nennen. Sie werden zu 100 % PEFC- oder FSC-zertifiziert beschafft. Ihr Anteil an der Gesamtmasse spielt jedoch eine untergeordnete Rolle. ESRS E5-4.32

Im Hinblick auf die weiteren Teilkonzerne wurden ebenfalls SAP-Daten für die Activity-based-Berechnung von beschafften Straßenfahrzeugen, Güterwagen und Betriebsstoffen zur Berechnung herangezogen. Dem Ressourcenzufluss in Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen wurde die Anzahl der gelieferten Fahrzeuge zugrunde gelegt, da es zwischen Bestellung und Lieferung zu einem signifikanten zeitlichen Versatz kommen kann. ESRS E5-4.32

Alle weiteren Investitionen außerhalb der direkten Beschaffung von Fahrzeugen, Betriebsstoffen oder Infrastrukturmaßnahmen wurden finanzmittelbasiert bewertet. Die Bewertung erfolgte analog zur Spend-based-Methode des GHG-Protokolls. Die verbleibenden Investitionstätigkeiten wurden einzeln analysiert und mit einem repräsentativen Massefaktor hochgerechnet. Dieser Ansatz betrifft rund 14 % der Massen im Berichtsjahr 2025 (Vj: 16 %). Die Daten weisen eine mäßige Genauigkeit auf, da die verwendeten Massefaktoren sowie die Kostenstrukturen variieren. Die Berechnungslogik soll in den kommenden Jahren weiter vertieft und regelmäßig aktualisiert werden. ESRS E5-4.32

Für die Berechnung der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien wurde eine Recherche durchgeführt. Sie bezog sich auf Beton, (Schienen-)Stahl, Kupfer, Aluminium, Schienen- und Straßenfahrzeuge. Grundlage waren Daten verarbeitender Unternehmen. Die identifizierten Quoten wurden auf die erhobenen Materialmengen angewandt und hochgerechnet. Die Daten weisen bedingt durch starke Schwankungen bei den Sekundärmaterialquoten einzelner Produkte sowie deren Verfügbarkeit eine hohe Ungenauigkeit auf.
ESRS E5-4.32, AR.25

Für den Bahnkörper unter dem Planum wurde ein durchschnittlicher Wert der Erdmassenbewegungen auf Basis von Expert:inneneinschätzungen und internen Auswertungen angenommen. Die Mengen orientieren sich an den umgesetzten Projektgrößen. Aufgrund der individuellen Gegebenheiten der einzelnen Projekte ist die Genauigkeit mäßig, da ein Mittelwert immer einen Abschlag darstellt. ESRS E5-4.32

Doppelzählungen wurden vermieden, da ein durchgehender Abgleich mit dem finanziellen Beschaffungsvolumen erfolgte, sodass jeder Materialzufluss nur einmal bewertet und erfasst wurde. Aufgrund externer Quellen zur Berechnung von wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien erfolgte keine weitere Differenzierung dieser Begrifflichkeiten. ESRS E5-4.AR.25

Ressourcenabflüsse – Abfälle

Die nachfolgende Abfalltabelle enthält alle wesentlichen Abfallströme des ÖBB Konzerns. Dazu zählen insbesondere Abfälle aus Bauprojekten (Erneuerung, Neubau, Ausbau), betrieblichen Tätigkeiten, kommunalen Bereichen sowie Metallabfälle, die sektorspezifisch relevant sind. Die Entsorgung erfolgt über Einzel-, Rahmen- oder Bauverträge. Besonders wichtig sind dabei die betriebseigenen Deponien, die Abfälle aus Großprojekten wie dem Semmering-Basistunnel oder der Koralmbahn unter optimaler Reduktion von Transportwegen und Emissionen aufnehmen. ESRS E5-5.38.a

Über 94 % der Abfallmenge entfallen auf die ÖBB-Infrastruktur AG, vor allem durch Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Im Jahr 2025 wurden rund 3,24 Mio. t Abfall erzeugt (-8 % / Vj: 3,51), davon 1,05 Mio. t (+18 % / Vj: 0,89) recycelt. Der Großteil entfällt auf nicht gefährlichen Abfall mit 3,21 Mio. t, davon stammen 96 % aus Bautätigkeiten. Diese Menge sank gegenüber 2024 um -8 % auf 3,08 Mio. t. Der Gesamtanteil gefährlicher Abfälle liegt bei 0,03 Mio. t (Vj: 0,03 Mio. t).

Die gesunkenen Mengen an deponiertem Material sind auf natürliche Schwankungen bei großen Infrastrukturprojekten (z. B. Tunnelbau) zurückzuführen. Rund 51 % der Bauabfälle wurden einer Beseitigung zugeführt und 98 % des deponierten Abfalls auf betriebsfremde Deponien verbracht.

Die Entsorgung erfolgt über die ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH sowie die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH für kommunale Abfälle. Bei Großprojekten wird die Entsorgung über Bauverträge geregelt. Die Datenerhebung erfolgt jährlich über interne Systeme wie das Umweltinformationssystem, die Abfallwirtschafts-plattform und gesetzliche Meldeverfahren (z. B. EDM, ALSAG).

Eine genaue Beschreibung der Methodik zur Datenerhebung lautet wie folgt: Der ÖBB Konzern dokumentiert Abfallart, -menge, -herkunft und -verbleib gemäß § 17 AWG 2002 über interne Prozesse und Systeme (Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Umweltinformationssystem, Meldungen im elektronischen Datenmanagement-Umwelt Österreich, Meldungen gemäß dem Altlastensanierungsgesetzes etc.). Die abfallrechtliche Verantwortung endet mit der Übergabe an befugte Sammler und Behandler, die für die weitere Verwertung oder Beseitigung zuständig sind. Die Datenerfassung variiert je nach Verbleib:
- Betriebseigene Deponien: Erfassung durch externe Deponieaufsichten und Eingangskontrollen
- Bauverträge: Projektleitungen erhalten Nachweise vom Auftragnehmer, prüfen diese und übermitteln sie zur Systemeingabe
- Interne Leistungsverträge mit ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH: Datenübernahme erfolgt automatisiert; wo dies nicht möglich ist, wird das Vieraugenprinzip angewendet

Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH erfasst für jedes Objekt die Anzahl und Größe der Abfallbehälter sowie die Entleerungsintervalle, sofern keine Verträge mit ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH bestehen. Die Daten werden systematisch eingegeben und stichprobenweise durch Umweltkoordinator:innen und Abfallbeauftragte plausibilisiert. Auffälligkeiten werden zur Klärung weitergeleitet. Konzernweit besteht eine einheitliche Zuordnung von Abfallschlüsselnummern zu Abfallströmen und Verfahren, um eine korrekte Berichterstattung sicherzustellen. Alle abfallbezogenen Daten sind digital verfügbar. Der in der Abfalltabelle angeführte Abfall setzt sich folgendermaßen zusammen: ESRS E5-5.40

Abfallzusammensetzung des ÖBB Konzerns[1) 2)]

Chemische Umwandlungs- und Syntheseprodukte	Metalle
Kunststoffe und Gummis	Oxide, Hydroxide, Salzabfälle
Kunststoffe und Metalle	Säuren, Laugen, Konzentrate
Lösemittel, Farben, Lacke, Klebstoffe, Kitte und Harze	Textilien
Abfall mit hohem biogenem Anteil	Wasser
Material größtenteils fossilen Ursprungs (Mineralöl und Kohle)	Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel sowie pharmazeutische Erzeugnisse und Desinfektionsmittel
Material mineralischen Ursprungs (exkl. Metalle)	

[1)] ESRS E5-5.38.b.

[2)] Die Abfallzusammensetzung wird anhand der Abfallschlüsselnummern gemäß der österreichischen Abfallverzeichnisverordnung (AVVO) eruiert. Jede Abfallschlüsselnummer wird einer Materialkategorie zugeordnet, welche an die Abfallgruppen der AVVO angelehnt ist.

Abfalltabelle des ÖBB Konzerns (In- und Ausland)

Abfallart in Tonnen [1) 2) 3) 4) 9)]	Abfälle aus Bauprojekten		Betriebliche Abfälle		Schrott		Kommunaler Abfall		Summe	
	2025	2024[7)]	2025	2024	2025	2024[7)]	2025	2024[7)]	**2025**	**2024[7)]**
Vorbereitung zur Wiederverwendung[5)]	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Recycling (Übergabe an Recycler)	1.722	47	1.063	981	16	54	7	2	2.808	1.084
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren[6),7)]	1.736	1.063	3.194	3.249	1	0	0	2	4.930	4.314
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	18.028	19.677	585	345	0	0	0	0	18.612	20.022
Verwertung	**21.486**	**20.787**	**4.841**	**4.574**	**17**	**54**	**7**	**5**	**26.351**	**25.420**
Verbrennung	289	522	411	781	0	0	0	0	700	1.303
Betriebsfremde Deponien	2.577	915	19	42	0	0	0	0	2.595	958
Sonstige Beseitigung[5)]	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a
Beseitigung	**2.865**	**1.438**	**430**	**823**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3.295**	**2.261**
Gefährlicher Abfall	**24.351**	**22.225**	**5.271**	**5.398**	**17**	**54**	**7**	**5**	**29.646**	**27.681**
Vorbereitung zur Wiederverwendung[5)]	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Recycling (Übergabe an Recycler)	959.315	811.126	9.838	10.761	75.646	65.020	3.634	4.268	1.048.434	891.176
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung im Bauvorhaben	152.803	380.339	0	0	0	0	0	0	152.803	380.339
Sonstige stoffliche Verwertung: Wiederverwendung außerhalb Bauvorhaben	268.572	72.149	248	0	3	0	0	0	268.823	72.149
Sonstige Verwertung: mechanische, biologische und chemisch-physikalische Verfahren	60.160	2.408	20.342	24.093	87	0	810	596	81.399	27.097
Sonstige Verwertung: energetische Verwertung	951	727	5.213	3.812	0	0	11.889	12.450	18.053	16.989
Verwertung	**1.441.801**	**1.266.750**	**35.641**	**38.666**	**75.736**	**65.020**	**16.333**	**17.314**	**1.569.512**	**1.387.750**
Verbrennung	244	0	1.299	8	0	0	223	77	1.766	85
Betriebsfremde Deponien	1.601.268	1.982.662	1.475	2.450	42	500	210	287	1.602.996	1.985.899
Betriebseigene Deponien	34.571	103.950	0	0	0	0	0	0	34.571	103.950
Sonstige Beseitigung[5)]	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a	n / a
Beseitigung	**1.636.083**	**2.086.612**	**2.774**	**2.458**	**42**	**500**	**433**	**365**	**1.639.333**	**2.089.934**
Nicht gefährlicher Abfall	**3.077.885**	**3.353.362**	**38.415**	**41.123**	**75.778**	**65.520**	**16.766**	**17.679**	**3.208.844**	**3.477.684**
Gesamtabfall	**3.102.236**	**3.375.586**	**43.686**	**46.521**	**75.795**	**65.574**	**16.773**	**17.684**	**3.238.490**	**3.505.365**
davon Verwertung	1.463.287	1.287.537	40.482	43.240	75.753	65.074	16.340	17.319	1.595.862	1.413.170
davon Beseitigung	1.638.949	2.088.049	3.204	3.281	42	500	433	365	1.642.628	2.092.195
Summe nicht recycelter Abfälle[8)]	2.141.198	2.564.413	32.785	34.779	133	500	13.132	13.413	2.187.249	2.613.105
Anteil nicht recycelter Abfälle in Prozent[8)]	69%	76%	75%	75 %	0%	1%	78%	76%	68%	75%

[1)] ESRS E5-5.37.a, b, c, d, 38.a, 39.

[2)] Es wurde nicht zwischen Verwertung / Beseitigung am / außerhalb des Standortes unterschieden, da dies am Standort nicht relevant ist, außer im Falle der Wiederverwendung im Bauvorhaben und der betriebseigenen Deponien, diese sind als Kategorien angeführt. Aufgrund von Rundungen der Dezimalstellen der Tonnen auf ganze Zahlen, kommt es zu kleinen Abweichungen.

[3)] Die Kategorie „radioaktiver Abfall" findet beim ÖBB Konzern keine Anwendung und ist daher in der Tabelle nicht dargestellt. ESRS E5-5.39.

[4)] Aufgrund der starken Schwankungen beim Betrieb, der Instandhaltung der Anlagen und dem Projektgeschehen in der Bautätigkeit kann es auch zu entsprechenden Veränderungen in den Abfalldaten kommen.

[5)] Zeilen, die „n / a" enthalten, sind in den dargestellten Berichtsjahren nicht angefallen und werden daher als nicht anwendbar angegeben.

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

[7)] Aufgrund von nachträglichen Korrekturen fehlerhafter Daten, die durch verstärkte Plausibilitätskontrollen aufgefallen sind, wurden die Werte aus dem Vorjahr angepasst.

[8)] Die „Summe nicht recycelter Abfälle" bezieht sich ausschließlich auf die Mengen in Tonnen, die nicht an den Recycler übergeben wurden. Diese Summe enthält daher auch Verwertungspfade wie „Wiedereinbau" oder andere.

[9)] Summen können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.

E.3. Soziale Informationen

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

48.249 Mitarbeiter:innen beschäftigt der ÖBB Konzern im Jahr 2025. Das bedeutet, 48.249-mal dafür Sorge zu tragen, dass die Rechte aller Mitarbeiter:innen respektiert sind, sie frühzeitig vor Gefahren gewarnt und geschützt, gerecht entlohnt, in ihrer Weiterbildung und -entwicklung unterstützt werden und die Balance zwischen Arbeits- und Privatleben gewahrt bleibt. Eine Verantwortung, die der ÖBB Konzern sehr ernst nimmt und mit größter Sorgfalt erfüllt – denn die Mitarbeiter:innen sind die Basis für den langfristigen Erfolg des Konzerns.

Strategie

Das folgende Kapitel stellt die Konzepte, Ziele und Maßnahmen vor, mit denen der Konzern negative Auswirkungen reduziert und positive Effekte fördert. Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2) 3)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[4)]	Zeithorizont[4)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[4)]
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S1-A-1[5)]	Aufgrund der Eigentümerstruktur durch die Republik Österreich kann der ÖBB Konzern auch in Krisenzeiten sichere Arbeitsplätze garantieren.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK
S1-A-2[5)]	Eine faire und flexible Gestaltung von Arbeitsbedingungen (inkl. Entlohnung) und Arbeitszeit wirkt sich positiv auf die Mitarbeiter:innenzufriedenheit in Österreich aus.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-3[5)]	Durch Betriebsräte im In- und Ausland (EBR) werden die Interessen von Mitarbeiter:innen vertreten, dies fördert die Mitarbeiter:innen-zufriedenheit und verbessert die transnationale Zusammenarbeit.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-4[5)]	Ein konstruktiver und sozialer Dialog kann zur Mitarbeiter:innenzufriedenheit, Verbesserung des Betriebsklimas und zur Konfliktprävention und -lösung beitragen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-5	Die Schaffung unternehmensseitiger Voraussetzungen zur Förderung der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben trägt zur Zufriedenheit, Gesundheit, Produktivität der Mitarbeiter:innen bei.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-6	Aufgrund des Generationenwandels und der Frühfluktuation kann es zu Wissensverlust und Personalmangel kommen. Neben marktbedingten Einflüssen führt dies dazu, dass die bestehenden Mitarbeiter:innen mit einer erhöhten Arbeitsbelastung konfrontiert werden.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-7	Durch Arbeitsunfälle kann es zu gesundheitlichen Schäden von Mitarbeiter:innen und externen Arbeitnehmer:innen und im Zuge dessen zu Produktionsausfällen (Fertigung, Betrieb ...) kommen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vor- und nachgelagerte WK

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

[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.

[3)] Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Zuge von Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ermittelt. ESRS S1.14 e; ESRS S1.SBM-3-14.AR 43.

[4)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

[5)] Auswirkungen wurden keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch sind diese durch Konzepte und Maßnahmen berücksichtigt worden.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2) 3)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[4)]	Zeithorizont[4)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[4)]
S1-F-1	Fachkräftemangel und nicht erfolgreiches Anwerben von Fachkräften kann ein bedeutendes Risiko darstellen. Fehlendes Personal, insbesondere im operativen Bereich, kann zu höheren Kosten führen und mittelfristig dazu beitragen, dass vertragliche Verpflichtungen gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht eingehalten werden. Dies könnte zu Strafzahlungen, betrieblichem Mehraufwand und einer Beeinträchtigung der Servicequalität führen, was langfristig auch die Geschäftsbeziehungen belasten könnte.	Risiko	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeit
Unterthema: Gleichbehandlung und Chancengleichheit				
S1-A-8	Das Diversity-Management fördert ein sicheres und stabiles Arbeitsumfeld und schafft Vertrauen und Akzeptanz in der eigenen Belegschaft.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-9	Nicht wirksame Präventions- und Schutzmechanismen innerhalb der Organisation können dazu führen, dass Fälle von Machtmissbrauch oder sexueller Belästigung über lange Zeit unentdeckt bleiben.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-10	Eine überwiegend homogene und wenig divers zusammengesetzte Belegschaft – etwa durch einen geringen Frauenanteil – kann die Vielfalt im Unternehmen deutlich einschränken sowie dessen Arbeitgeberattraktivität mindern. Langfristig kann sich das auf die Unternehmenskultur, wirtschaftliche Leistung und Innovationskraft auswirken.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-11[5)]	Zielgruppenspezifische Weiterbildungsangebote unterstützen und fördern Mitarbeiter:innen und Führungskräfte bei der persönlichen Weiterentwicklung und zielgerichteten Kompetenzentwicklung.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S1-A-12[5)]	Die Ausbildung von Nachwuchsfachkräften (z. B. Lehrlinge) bietet die Möglichkeit zur persönlichen Weiterentwicklung, eine stärkere Teamdynamik und langfristige Arbeitsplatz-sicherheit. Dies schafft eine positive Arbeitsatmosphäre und fördert die Motivation und Identifikation mit dem Unternehmen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte des Unternehmens im Zuge von Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ermittelt. ESRS S1.14 e; ESRS S1.SBM-3-14.AR 43.
[4)] ESRS 2.SBM-3.48.c.
[5)] Auswirkungen wurden keinem konkreten Ziel zugeordnet, jedoch sind diese durch Konzepte und Maßnahmen berücksichtigt worden.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Menschen in der eigenen Belegschaft wird in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen"* dargestellt. ESRS S1.SBM-2.12

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

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die dem Geschäftsmodell des Unternehmens entstammen oder die Strategie des Geschäftsmodells beeinflussen, finden sich in der zu Beginn dieses Kapitels angeführten Tabelle.
ESRS S1.SBM-3.13.a, b, 14.d, e

Potenziell betroffene Personengruppen
Die Zusammensetzung der Beschäftigten ist im *Unterkapitel „Merkmale der Arbeitskräfte des Unternehmens"* detailliert dargestellt. Sämtliche Personen aus dem Kreis der Arbeitskräfte im ÖBB Konzern, die von wesentlichen Auswirkungen betroffen sein könnten, fallen unter die Angabe gemäß *Kapitel E.1. Allgemein Angaben unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen"*. Sofern nicht anders angeführt, betreffen die ermittelten wesentlichen Auswirkungen oder Risiken alle Beschäftigten gleichermaßen ohne Unterscheidung zwischen Arbeitskräften und Fremdarbeitskräften, Standorten und Regionen. Wesentliche Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit wirken sich aufgrund vorliegender Daten hauptsächlich auf operativ tätige Mitarbeiter:innengruppen wie beispielsweise Verschub-, Instandhaltungs- und Werkstattmitarbeiter:innen aus. Diese Personen sind vermehrt in Bereichen tätig, die potenzielle Gefahrenquellen aufweisen. Im Falle negativer Auswirkungen kann es sich sowohl um systemische (z. B. Fachkräftemangel, niedriger Frauenanteil …) als auch individuelle Vorfälle (z. B. Verletzungsrisiko, Arbeitsunfälle) handeln. ESRS S1.SBM-3.14.a, b, d, 15, 16

Der ÖBB Konzern verwendet zur Einbeziehung der Mitarbeiter:innen verschiedende Tools, um die Bedarfe verschiedener Personengruppen zu ermitteln sowie potenziell stärker gefährdete Personengruppen zu identifizieren. Nähere Informationen zu den Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft finden sich im *Unterkapitel „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen"*. Im Falle wesentlicher positiver Auswirkungen handelt es sich überwiegend um Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit bereits in der Vergangenheit gesetzten Maßnahmen und unterstützenden Strukturen wie der HR-Strategie und damit ergriffener Maßnahmen, Verfahrensanweisungen etc. stehen. Dies schafft Orientierung und wirkt sich in weiterer Folge positiv auf die Arbeitnehmer:innen aus. ESRS S1.SBM-3.14.c, d, 15

Aufgrund der Tätigkeiten des ÖBB Konzerns sowie geltenden nationalen und übernationalen Gesetzen besteht kein Risiko der Zwangs- oder Kinderarbeit in den Tätigkeitsfeldern des ÖBB Konzerns und seiner Teilkonzerngesellschaften. ESRS S1.SBM-3.14.f, g

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Mit einer breiten Palette spannender und sinnstiftender Jobs in über 130 Berufsbildern zählen die ÖBB zu den Toparbeitgebern des Landes. Damit das so bleibt, hat der Konzern umfassende Strategien und Konzepte für seine über 48.000 Mitarbeiter:innen (inkl. Lehrlinge) entwickelt.

Das strategische HR-Management auf ÖBB Konzernebene leistet gemeinsam mit allen Teilkonzerngesellschaften sowohl bei Mitarbeiter:innen als auch bei potenziellen Bewerber:innen einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB Konzerns. Aufgabe und Ziel ist es, sich als attraktiver Arbeitgeber, der Diversität und Vielfalt lebt und fördert, zu positionieren. Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle und gelten, sofern nicht anders angeführt, für alle Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns. ESRS S1-1.19

HR-Funktionalstrategie 2030 (S1-K-1)

Die HR-Funktionalstrategie 2030 wurde im Jahr 2024 verabschiedet und setzt sich aus vier strategischen Stoßrichtungen und vier Teilbereichsstrategien zusammen. Entlang der im Folgenden näher beschriebenen vier strategischen Stoßrichtungen bereitet sich HR auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen wie z. B. den pensionsbedingten Generationenwandel vor. ESRS S1-1.19. MDR-P.65.a

Strategische Stoßrichtungen*)	Beschreibung
Effizientes und modernes Personalmanagement	Durch effizientes und modernes Personalmanagement bildet der ÖBB Konzern den quantitativen und qualitativen Personalbedarf ab. Dies wird durch eine konzernweite, gesamtheitliche HR-IT-Systemlandschaft und standardisierte, effiziente Prozesse unterstützt. Entsprechende rechtssichere Mindeststandards und Rahmenbedingungen werden implementiert und vermittelt.
Learning und Development	„Learning und Development" fokussiert auf zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen – mit der Ausrichtung der Aus- und Weiterbildung entlang der ermittelten Qualifikationsanforderungen der Zukunft, State-of-the-Art-Lernkonzepten sowie innovativen Methoden und Systemen. Aussagekräftige Analysen und Messinstrumente zum aktuellen und künftigen Potenzial der Mitarbeiter:innen werden vom HR-Bereich zur Verfügung gestellt.

*) ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

Strategische Stoßrichtungen*)	Beschreibung
Kultur und Diversität	Unternehmenswerte und Führungsgrundsätze geben Orientierung für das Handeln und bilden die Grundlage für alle Tätigkeiten. Die Wertschätzung von Vielfalt, Nutzung der Diversitätskompetenz bei der Lösung von Herausforderungen, die Stärkung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeiter:innen sowie eine offene, wertschätzende und lösungsorientierte Kultur der Zusammenarbeit stehen dabei im Fokus.
Starke Arbeitgebermarke	Im Fokus der Stoßrichtung „Starke Arbeitgebermarke" stehen sowohl die Gestaltung attraktiver und zeitgemäßer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen der Mitarbeiter:innen als auch die Positionierung als Arbeitgeber mit vielfältigen Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Platz für Vielfalt sowie Jobs mit Sinn in einem verlässlichen und sicheren Arbeitsumfeld.

*) ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

Human Resources ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur und Strategie im ÖBB Konzern. Die soziale Nachhaltigkeit ist sowohl in der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns verankert als auch mit der konzernweit gültigen HR-Funktionalstrategie verknüpft.

Die HR-Funktionalstrategie legt unternehmensspezifische Handlungsgrundsätze in Bezug auf die Arbeitskräfte des Unternehmens fest. Gemäß Konzernrichtlinie wird sie auf die Teilkonzerngesellschaften ausgerollt und dort durch die strategische HR-Leitung sowie die jeweiligen Personalleitungen beschlossen. Damit gelten die Strategien für alle Mitarbeiter:innen der ÖBB. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt auf oberster Ebene bei der Leitung des strategischen HR-Managements. ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b, c

Maßnahmen sowie die dazugehörigen Ziele sind in den *Unterkapiteln „Ergreifung von Maßnahmen und Zielen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens", „Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens" sowie „Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze"* dargestellt. Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird unter anderem über die Ergebnisse der Mitarbeiter:innenbefragung beurteilt. ESRS S1-2.27.b, c

Zur inhaltlichen Vertiefung wurden zudem Teilbereichstrategien erarbeitet:

Teilbereichstrategie[1)]	Beschreibung
Personalentwicklung	Die Personalentwicklung begleitet die Mitarbeiter:innen entlang ihrer beruflichen Laufbahn. Im Vordergrund steht die zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung der Mitarbeiter:innen. Die Aus- und Weiterbildung im ÖBB Konzern wird unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen an den Qualifikationsanforderungen der Zukunft ausgerichtet. Die Schwerpunkte der Teilbereichstrategie Personalentwicklung liegen im Bereich Onboarding-Kultur, Führungskräfteentwicklung, Talent- und Performancemanagement sowie moderne Lernformen.
Diversity und Vereinbarkeit[2)]	Zur strategischen Steuerung der Stoßrichtung „Kultur und Diversität" wurden die Teilbereichsstrategien „Diversity" und „Vereinbarkeit" entwickelt. Das Ziel der Teilbereichsstrategie „Diversity" ist die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität. Die Teilbereichsstrategie „Vereinbarkeit" verankert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Ziel ist es, Mitarbeiter:innen bei Mehrfachbelastungen aufgrund von Care-Arbeit zu entlasten und zu unterstützen, um Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aufrecht zu erhalten. Ebenso festgelegt sind flexible Arbeitszeitmodelle, um die Mitarbeiter:innengewinnung und -bindung zu erhöhen und die Arbeitsmarktpositionierung zu verbessern.
Recruiting und Employer-Branding	Zur Umsetzung der strategischen Stoßrichtung „Starke Arbeitgebermarke" trägt die Teilbereichstrategie „Recruiting und Employer Branding" bei. Anhand der strategischen Schwerpunkte „Personalgewinnung meistern", „Innovation fördern", „Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen" und „Qualität stärken" werden Maßnahmen im Recruiting und Employer-Branding verortet. Dem weiterhin hohen Personalbedarf wird auch mit dem verstärkten externen Auftritt am Arbeitsmarkt Rechnung getragen.
Arbeitsfähigkeit und Gesundheit	Ziel des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist die Förderung der Arbeitsfähigkeit sowie der Gesundheit aller ÖBB Mitarbeiter:innen. Dazu sollen die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert, persönliche Ressourcen optimiert und Belastungen reduziert werden.

[1)] ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.
[2)] ESRS S1-1.24.b.

Die in der Funktional- und Teilbereichstrategie adressierten Themenfelder und daraus abgeleiteten Maßnahmen leisten einen Beitrag zum Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie nehmen unter anderem das Risiko der erschwerten Personalgewinnung in den Blick.

Das HR-IT-Transformationsprojekt „H-IT-T" treibt den Wandel zu einem modernen, effizienten Personalmanagement voran und wird in der strategischen Stoßrichtung „effizientes und modernes Personalmanagement" verfolgt. Ziel ist eine integrierte HR-IT-Landschaft mit einheitlichen Systemen, digitalen Lösungen und optimierten Prozessen. Damit wird die Basis für zukunftsorientierte HR-Arbeit geschaffen.

Wesentliche Neuerungen und Prozessverbesserung umfassen dabei:
- Eine niedrigschwellige Kontaktaufnahme und einfache Bewerbungsmöglichkeiten für Kandidat:innen
- Effiziente Bewerbungsprozesse und Bewerbungsgespräche bei gesteigerter Qualität
- Neuausrichtung der HR-IT-Lösungen zum Talentmanagement und Integration von zukunftsweisenden, systemgestützten Funktionalitäten wie Sourcing, moderne Lernformen, strukturierte Nachfolgeplanung und Sichtbarmachung und Förderung von Talenten sowie digitalem Performance-Management
- Betrachtung von End-to-End-Prozessen entlang des gesamten Employee-Lifecycles
- Aufbau einer konzernweiten Talentmanagement-Prozesslandschaft inklusive entsprechender Standards und Governance – unter Berücksichtigung von Kompetenzmodellen, Performance-Management-Tools und Personalentwicklungsinstrumenten

Sicherheitsstrategie (S1-K-2)

Die ÖBB Sicherheitsstrategie setzt sich aus vier definierten Sicherheitsbereichen zusammen:
- Betriebliche Sicherheit: Steuerung und Maßnahmensetzung zur Erreichung eines sicheren Eisenbahnbetriebs
- Arbeitssicherheit: Angestrebt wird ein gefahrenfreier Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb
- Öffentliche Sicherheit: Schutz vor kriminellen Aktivitäten sowie die Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls von Mitarbeiter:innen und Kund:innen
- Informationssicherheit: Gewährleistung des Schutzes von Informationen, Informations- und Kommunikationstechnologie

Der Bereich Arbeitssicherheit deckt in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelte Auswirkungen, Risiken und Chancen ab. Die strategische Ausrichtung und Koordination der Arbeitssicherheit obliegt gemäß Konzernrichtlinie 17 der Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion. Die vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossene Sicherheitsstrategie ist Teil der Unternehmensstrategie und gilt konzernweit. ESRS S1-MDR-P.65.a, b, c; ESRS S1-1.23

Strategische Stoßrichtungen*)	Beschreibung
Sicherheitsstrategie und Teilbereich Arbeitssicherheit	Der Bereich Arbeitssicherheit in der ÖBB Sicherheitsstrategie bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiter:innen sowie indirekt auch für Dienstleister:innen im operativen Betrieb. Zur gezielten Steuerung der Sicherheit wird der Fokus verstärkt auf Vorläufer gelegt – also jene Ereignisse, die Unfälle begünstigen beziehungsweise als Risiko die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls deutlich erhöhen. Wesentliche Vorläufer sind: Stürzen / Fallen, Umkippen / Umknöcheln, Einklemmen / Quetschen, Anstoßen.

*) ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

Neben den beiden übergeordneten Strategien, sind die folgend angeführten Konzepte für den ÖBB Konzern zur Steuerung wichtig. Mit Ausnahme der Konzepte zu „Sozialer Dialog“, „Vereinigungsfreiheit“, „Existenz von Betriebsräten“, „Recht der Arbeitnehmer:innen auf Information“, „Anhörung und Mitbestimmung“ und „Datenschutz“ finden sich alle in der übergeordneten HR-Funktionalstrategie wieder. ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

Arbeitsbedingungen

Nr.	Konzept[1)]	Beschreibung
S1-K-3	**Arbeitszeit-modelle[2)]**	Durch zeitgemäße Konzepte und angepasste Rahmenbedingungen werden die Anforderungen der Mitarbeiter:innen und die jeweiligen Geschäftsmodelle in Bezug auf die Arbeitszeit laufend evaluiert und angepasst. Betriebsvereinbarungen zu Arbeitszeitmodellen sind für jene Gesellschaften gültig, welche diesen zugestimmt haben.
S1-K-4	**Tarifverträge[2)]**	Die Entlohnung erfolgt gemäß den jeweiligen nationalen rechtlichen Vorschriften sowie – sofern vorhanden – den geltenden Kollektiv- bzw. Tarifverträgen. Auf Basis von Funktionsbeschreibungen der Tätigkeiten der Mitarbeiter:innen wird eine Einstufung in den entsprechenden Kollektivvertrag vorgenommen (sofern Kollektivvertragszugehörigkeit vorhanden ist). Die Einstufungen laut allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) werden gemäß Entgeltregelungen vorgenommen.
	ÖBB Jobmodell[2)]	Alle Funktionen wurden dem ÖBB Jobmodell für Querschnittsbereiche und Fachbereiche in der ÖBB Karrierelandkarte zugeordnet, um einheitliche Funktionen und Funktionsbeschreibungen in einem konzernweit gültigen Rahmen zu erarbeiten. Zur Darstellung von Perspektiven für Mitarbeiter:innen aller Karrierestufen werden diese Funktionen transparent zugänglich dargestellt.

1) ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

2) Die genannten Ausführungen gelten für Österreich. Die Auslandstöchter verfügen über teils eigene Regelungen und Regelwerke, welche die jeweiligen Länderspezifika berücksichtigen. Hierfür wurden mit den genannten Ausführungen entsprechende Rahmenbedingungen und Mindeststandards geschaffen. ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b.

Nr.	Konzept[1)]	Beschreibung
S1-K-4	Gehaltsband-breiten[2)]	Die Funktionsbewertung auf Basis der Funktionsbeschreibung erfolgt mittels Korn-Ferry-Hay-Stellenwert-Profil-Methode. Die resultierenden Gehaltsbandbreiten sind je „Grade" definiert und bilden einen einheitlichen konzernweiten (Ordnungs-)Rahmen für die Entlohnung. Die ÖBB Gehaltsbandbreiten schaffen ein Instrument zur Sicherstellung von gleichen Entlohnungsmöglichkeiten für gleichwertige Tätigkeiten im ÖBB Konzern. Für Führungsfunktionen gibt es zudem eigene Gehaltsbandbreiten, welche auch die variable Vergütungskomponente (MbO) beinhalten. Die Compensation-Policy für Führungsfunktionen im ÖBB Konzern regelt die Rahmenbedingungen der Vergütung für Führungsfunktionen. Die variable Vergütungskomponente ist in der MbO-Policy geregelt.
S1-K-5	Sozialer Dialog	Die Vertretung der Belegschaft erfolgt durch Betriebsratsmitglieder sowie den Europäischen Betriebsrat; siehe Unterkapitel „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmer:innen in Bezug auf Auswirkungen".

[1)] ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

[2)] Die genannten Ausführungen gelten für Österreich. Die Auslandstöchter verfügen über teils eigene Regelungen und Regelwerke, welche die jeweiligen Länderspezifika berücksichtigen. Hierfür wurden mit den genannten Ausführungen entsprechende Rahmenbedingungen und Mindeststandards geschaffen. ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Die ÖBB treten für eine offene, respektvolle Arbeitskultur mit gleichen Chancen für alle Mitarbeiter:innen ein. Seit 1979 ist das Gleichbehandlungsgesetz in Österreich verbindlich. Die ÖBB handeln danach: Weder ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Pflege, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft sowie andere Formen der Diskriminierung, die unter die EU-Rechtsvorschriften und nationales Recht fallen, dürfen zur Benachteiligung im ÖBB Konzern führen. In den Teilkonzerngesellschaften im Ausland werden die jeweils gültigen nationalen Gesetze eingehalten.

Nr.	Konzept[1)]	Beschreibung
S1-K-6 [2) 3) 4)]	Konzernpolicy Gleichbehand-lung	Eine der Grundlagen der Diversity-Strategie ist die Sicherstellung der Gleichbehandlung. Gleichbehandlung bedeutet, dass niemand unmittelbar oder mittelbar aufgrund der ethnischen Zugehörigkeit, Religion oder Weltanschauung, aufgrund des Alters, der sexuellen Orientierung, einer Behinderung oder des Geschlechts diskriminiert werden darf.
	Diversity Charta	Die „Diversity Charta" ist Teil der Funktionalstrategie Diversity und gibt Managementziele zur Erreichung des Frauenanteils sowie des Anteils der Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung bis 2026 vor. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und im konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der Teilkonzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen übermittelt.
	Charta der Inklusion	Mit der „Charta der Inklusion" als Teil der Funktionalstrategie Diversity wurden freiwillig von Unternehmensführung, Konzernbetriebsrat und Konzernbehindertenvertretung Rahmenbedingungen geschaffen, die Menschen mit Behinderungen den Eintritt in den ÖBB Konzern erleichtern und eine inklusive, barrierefreie und chancengleiche Beschäftigung ermöglichen. Grundlagen für die Charta bilden das Behindertengleichstellungsgesetz sowie nationale Gesetze.[5)] Auf Basis der „Charta der Inklusion" wurde der Aktionsplan „Inklusion" erstellt. In diesem finden sich konkrete Maßnahmenpakete zu den Handlungsfeldern „Job und Anti-Diskriminierung", „Aus- und Weiterbildung", „Infrastruktur und barrierefreier Arbeitsplatz", „Gesellschaftliches Leben und Soziales" sowie „Lehrlinge und Frauen". In regelmäßigen Abständen wird der Status quo der Maßnahmen konzernweit analysiert und aktualisiert.
S1-K-7 [2)]	Weiterbildung und Kompetenz-entwicklung	Der ÖBB Konzern fördert Mitarbeiter:innen entlang ihrer gesamten Laufbahn – von der Lehrlingsausbildung bis zu Weiterbildungsangeboten über die ÖBB akademie und den Bildungskatalog. Lernformate sind in Präsenzform, digital und hybrid verfügbar. Technologischer Wandel prägt die Aus- und Weiterbildung, insbesondere durch Inhalte zu künstlicher Intelligenz. Onboarding-Prozesse erleichtern den Einstieg, individuelle Programme und Coaching-Angebote unterstützen die persönliche Entwicklung. Performance- und Talentmanagement nutzen Instrumente wie Mitarbeiter:innengespräche und Standortanalysen, um Potenziale zu erkennen und zu fördern.
S1-K-8 [2)]	Lehrlings-ausbildung	Der ÖBB Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe und größter technischer Lehrlingsausbilder in Österreich. Aktuell bilden die ÖBB rd. 2.100 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Überwiegend werden die 26 Lehrberufe im Bereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten sowie konzernweit koordiniert. Die Gesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG bieten vor allem Lehrstellen in kaufmännischen Lehrberufen an. Die ÖBB-Infrastruktur AG und Österreichische Postbus AG bilden hingegen vorrangig Lehrlinge in technischen Berufsfeldern aus.

[1)] ESRS S1-1.19.MDR-P.65.a.

[2)] Für die Kaskadierung dieser ÖBB-konzernweiten Strategien und Umsetzung der Konzepte sind die jeweiligen Teilkonzerngesellschaften zuständig und finden Anwendung für den ÖBB Konzern. ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b, c.

[3)] Beseitigung von Diskriminierung (einschließlich Belästigung), Förderung der Chancengleichheit und andere Möglichkeiten zur Förderung von Vielfalt und Inklusion sind im Konzept aufgegriffen. ESRS S1-1.24.a.

[4)] Konzept greift Gründe für Diskriminierung wie ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Geschlechtsidentität, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung, nationale Abstammung oder soziale Herkunft auf. ESRS S1-1.24.b.

[5)] ESRS S1-1.24.c.

Auslandsgesellschaften im ÖBB Konzern handeln eigenständig nach nationalem Recht und tragen Verantwortung für HR-Ergebnisse und -Prozesse. Sie setzen die HR-Strategie sowie Konzernstandards um und agieren dabei nach den Grundsätzen der „Human Ressource-Policy für Auslandsgesellschaften" (z. B. gesetzliche Vorschriften, Ingerenzen, Code of Conduct, wirtschaftliche Sorgfalt, Wahrnehmung der HR-Aufgaben). ESRS S1-1.19.MDR-P.65.b

Die Konzernpolicy „Gleichbehandlung", die „Diversity Charta" sowie die „Charta der Inklusion" bilden die Grundlage zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung, um Diskriminierung einzudämmen, zu bekämpfen und zu verhindern. Darüber hinaus sollen sie Vielfalt und Inklusion im Allgemeinen fördern. Erwähnte Policy und Chartas werden im Rahmen der spezifischen Verfahren der täglichen Arbeit im ÖBB Konzern berücksichtigt. ESRS S1-1.24.d

Mit der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung werden die Gehaltsscheren zwischen Führungskräften und Mitarbeiter:innen (gemäß ESR-Standards) berichtet. Zur Sicherstellung eines angemessenen Verhältnisses wird das ermittelte Ergebnis wie bereits in der Vergangenheit einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen. Die Gesellschaften des ÖBB Konzerns verpflichten sich zu einer fairen, regelmäßigen, pünktlichen und vollständigen Entlohnung ihrer Mitarbeiter:innen sowie zur Einhaltung aller geltenden Lohn- und Vergütungsgesetze. ESRS S1-1.20, 21, 22

Informationen zum Thema „Menschenrechte" finden sich in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance" bei „Soziale Mindestschutzstandards"*. ESRS S1-1.20, 21, 22

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmer:innenvertretungen in Bezug auf Auswirkungen

Im ÖBB Konzern werden die Sichtweisen der eigenen Arbeitskräfte sowohl im direkten Austausch mit den Mitarbeiter:innen als auch über gewählte Vertreter:innen (Betriebsrat) und Organisationen gewonnen. Diese Sichtweisen fließen in vielfältiger Weise im Rahmen von unterschiedlichen Verfahren bei Entscheidungsprozessen und Maßnahmensetzungen ein. Die Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft werden im Folgenden näher beschrieben. Auf Konzernebene erfolgt der Austausch durch den Vorstand mit dem Konzernpräsidium. Im strategischen HR-Management findet ein regelmäßiger Austausch mit dem Ausschussvorsitzenden statt. Die ranghöchste Person ist der Vorstand. Weiters gibt es unterschiedliche Formate zur regelmäßigen Einbindung der Arbeitnehmer:innenvertretungen in den ÖBB Einzelgesellschaften, z. B. ein eigenes Personalpräsidium bei der ÖBB-Infrastruktur AG. ESRS S1-2.27.a, b, c, d, e

Betriebsrat
Der Betriebsrat vertritt wirtschaftliche, soziale und gesundheitliche Anliegen der Arbeitnehmer:innen gegenüber der Leitungsebene. Der Konzernbetriebsrat verhandelt gesellschaftsübergreifende Themen mit der Konzernleitung und bringt sich zudem in Gewerkschaft und Politik bei relevanten Arbeitnehmer:innenthemen ein. ESRS S1-2.27.d

Europäischer Betriebsrat (EBR)
Für Beschäftigte des ÖBB Konzerns in Europa ist der Europäische Betriebsrat (EBR) Ansprechpartner. Er vertritt Mitarbeiter:innen in EU- und EWR-Ländern gegenüber dem Konzernmanagement, insbesondere bei Themen wie Arbeitnehmer:innenrechte sowie wirtschaftlichen und sozialen Belangen. Mit 01.Juli 2025 wurde eine neue Vereinbarung dazu geschlossen. Vertreter:innen aus Standorten mit mehr als 100 Mitarbeiter:innen nehmen regelmäßig an Sitzungen teil, um Informations- und Konsultationsrechte wahrzunehmen.

Sozialer Dialog
Neben der Wahrung demokratischer Rechte ist ein respektvoller, partnerschaftlicher Umgang zwischen Geschäftsführung und Beschäftigten aller Ländern eine Grundvoraussetzung für einen funktionierenden sozialen Dialog. Hierzu wurde innerhalb des ÖBB Konzerns das „Memorandum of Understanding" zwischen dem EBR und dem Vorstand der Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Hungaria Zrt, Rail Cargo Carrier Kft sowie der ÖBB-Personenverkehr AG verabschiedet. Es zielt darauf ab, eine gemeinsame transnationale Unternehmenskultur zu fördern und die Gestaltung eines grenzüberschreitenden Personaleinsatzes auf Zügen zu unterstützen.

Darüber hinaus fungieren die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) sowie die Europäische Transportarbeiter Förderation (ETF) als von der EU-Kommission anerkannte Sozialpartner auf EU-Ebene. ESRS S1-2.27.d

Sektoraler Sozialer Dialog Eisenbahnen (SSD)
Zusätzlich sind die ÖBB Mitglied im Sektoralen Sozialen Dialog für den Eisenbahnbranche (SSD) sowie im HRD Steering Committee der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese dienen dazu, soziale Themen und arbeitsrechtliche Fragen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer:innenvertretungen zu diskutieren und Lösungen für branchenspezifische Herausforderungen (z. B. Arbeitsbedingungen, Digitalisierung, Sicherheit etc.) zu entwickeln. Eine transparente Informationspolitik gegenüber Arbeitnehmer:innenvertretungen und ein regelmäßiger Austausch gewährleisten eine umfassende Einbindung in alle relevanten Belange und Konzernprojekte, beispielweise durch den Ausschuss „Inclusion und Diversity" oder im Projekt „DAK 26". ESRS S1-2.27.d

Weitere Formate und Verfahren zur direkten Einbeziehung und Vertretung der Interessen der eigenen Belegschaft sind:

Team-Ziel-Dialog
Der Team-Ziel-Dialog ist ein konzernweites Steuerungsinstrument zur Unterstützung des Zielvereinbarungsprozesses. Ausgehend von den durch die Konzernleitung festgelegten Zielen werden diese kaskadenförmig in die Konzerngesellschaften übertragen und in konkrete Beiträge übersetzt. Er bildet den Startschuss für die Mitarbeiter:innengespräche (MaG). ESRS S1-2.27.b

Das MaG fördert nicht nur die Weiter- und Kompetenzentwicklung, sondern ermöglicht es ebenfalls, Feedback zu geben. Der offene Dialog fördert nicht nur Vertrauen und gegenseitiges Verständnis, sondern auch ein positives Arbeitsklima, das gleichzeitig negativen Auswirkungen entgegenwirkt. ESRS S1-2.27.b

Mitarbeiter:innenbefragung
Die Mitarbeiter:innenbefragung (MAB) findet in regelmäßigen Abständen statt. Die Ergebnisse der MAB fließen in die Management-by-Objective (MbO) ein. Dabei werden in Jahren mit durchgeführter MAB Ziele auf Basis der Ergebnisse der Befragung hinterlegt. In den Jahren ohne Befragung werden entsprechende Ziele zur Maßnahmenentwicklung gesetzt. Nähere Informationen zur MAB finden sich im nächsten Abschnitt „Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können". ESRS S1-2.27.b, e; ESRS S1-3.32.e

Diversity-Plattform und Diversity-Council
Die „Diversity-Plattform" ist ein zentrales Gremium mit Mitgliedern aus den Teilkonzerngesellschaften. Sie harmonisiert Prozesse und Angebote zu „Inclusion & Diversity" und stellt Informationen für Führungskräfte bereit. Im „Diversity-Council" engagieren sich seit 2023 Partner:innen aus verschiedenen Berufen, Gesellschaften und Regionen, um Diversity-Angebote regional bekannt zu machen. Beide Gremien setzen sich für Maßnahmen zur Vermeidung von Diskriminierung ein – etwa aufgrund ethnischer oder sozialer Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung, Behinderung, Pflege, Alter, Religion und Weltanschauung. ESRS S1-2.27.b, 28

Kommunikation
Neben den bestehenden Vertretungen der Mitarbeiter:innen findet auch ein direkter Einbezug in verschiedene Verfahren statt. Die Mitarbeiter:innen und Belegschaftsvertreter:innen werden regelmäßig über Unternehmensstrategie, Ziele, aktuelle Unternehmenslage, neue Policies sowie alle relevanten Themen, die die Belegschaft betreffen, informiert. Die Information erfolgt bedarfsorientiert und anlassbezogen über unterschiedliche Kanäle (Newsletter, Intranet, Mitarbeiter:innenmagazin, Präsenzveranstaltungen, virtuelle Informationsveranstaltungen, Schwarzes Brett, Ideenwerkstatt) sowie je nach Zielgruppe in deutscher oder englischer Sprache. ESRS S1-2.27.b, e

Die beschriebenen Dialogformate sind wirksame Instrumente, um die Sichtweisen der eigenen Belegschaft in Entscheidungen und Tätigkeiten einfließen zu lassen. Direktes Feedback bietet die Möglichkeit, auf Rückmeldungen gezielt einzugehen und Maßnahmen ableiten zu können. Bei den beschriebenen Dialogformaten werden die Teilnahme und Akzeptanz der Mitarbeiter:innen für die Evaluierung der Zusammenarbeit beobachtet. ESRS S1-2.27.e

Über die beschriebenen vorhandenen Vereinbarungen hinaus bestehen keine weiteren Vereinbarungen zu Menschenrechten. Entsprechende Regelungen sind in den konzernweiten Policies festgelegt, *siehe Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance" bei „Soziale Mindestschutzstandards"*. ESRS S1-2.27.d

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Wie in *Kapitel E.4. Governance-Informationen unter „G1 Unternehmensführung" bei „Compliance"* dargestellt, haben Mitarbeiter:innen jederzeit die Möglichkeit Bedenken zu äußern. Auf diese Weise können mögliche negative Auswirkungen zeitnah erkannt und vermieden bzw. behoben werden. Die Maßnahmen zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen sind ebenfalls im genannten Kapitel angegeben. ESRS S1-1.20.a, b; ESRS S1-3.32.a, b, c, d, e, 33

Die angeführten Kanäle werden vom Unternehmen selbst zur Verfügung gestellt. Nähere Informationen zu Kanälen und dahinterliegende Verfahren sind über das Intranet zugänglich. Darüber hinaus steigern Initiativen die Bekanntheit und das Vertrauen in die Kanäle. Sowohl das vertrauliche Meldewesen als auch die Gleichbehandlungsstellen (Gleichbehandlungsbeauftragte) sind über Onlineportale und individuelle Kontaktmöglichkeiten gewährleistet. Die entsprechende inhaltlichen Verantwortung sind im ÖBB Konzern klar geregelt und werden bei Vorfällen den Verantwortlichen zugewiesen. ESRS S1-3.32.b, d, 33

Mitarbeiter:innenbefragung (MAB)
Auch über die beschriebene MAB können Mitarbeiter:innen ihre Bedenken äußern. Die Befragung wird von einem externen Partner durchgeführt und bewertet sowie in 14 Sprachen angeboten. Die anonymisierten Ergebnisse werden den Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen vorgestellt, anschließend im ÖBB Intranet veröffentlicht und den jeweiligen Führungskräften der Abteilungen übermittelt. So können pro Abteilung individuelle Maßnahmen gesetzt und direkte Verbesserungen bewirkt werden. Eine Evaluierung der Maßnahmen findet in den jeweiligen Abteilungen selbstständig statt. Zentral erfolgt eine Bewertung zur Verbesserung erst mit der nächsten MAB. ESRS S1-2.27.b; ESRS S1-4.38, 39

Vertrauliches Meldewesen
Das vertrauliche Meldewesen im ÖBB Konzernsicherheitsprogramm bietet Mitarbeiter:innen eine Plattform, um Unfälle zu verhindern, Beinaheunfälle oder unsichere Zustände zu melden und Verbesserungsbedarf aufzuzeigen. Die Meldung erfolgt elektronisch an Lösungskoordinator:innen, die sie vertraulich bearbeiten und eine Lösung veranlassen.

Gleichbehandlungsbeauftragte nach Region
Die regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten und konzernweiten Expert:innen für Vorfälle von sexuellen Übergriffen sind vertrauliche Ansprechpersonen für alle Mitarbeiter:innen. Im Falle von Anliegen im Bereich der Diskriminierung erfolgt nach Kontaktaufnahme durch Betroffene die Aufnahme des Sachverhalts, eine rechtliche Information sowie die Prüfung, ob eine Diskriminierung gemäß Gleichbehandlungsgesetz vorliegt. Bei positiver Prüfung erfolgt die Bearbeitung des Falls sowie die Abstimmung mit der betroffenen Person, um Möglichkeiten zur Intervention zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten. ESRS S1-3.32.c, e

Ergreifung von Maßnahmen und Zielen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ziele bezüglich wesentlicher Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens dargestellt.

Ziel[1)]	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit / KPI	Basisjahr	Basisjahr-wert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO[9)]
Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex aus der Mitarbeiter:innenbefragung[2) 8)]	2030	≥ 70	Punkte	2023	75	75	-[2)]	S1-K-1	S1-A-4, S1-A-5
Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX)[3)] um 2 Prozent pro Jahr	2030	16	Punkte	2010-2019	20	15,1	17,2	S1-K-2	S1-A-7
Erhöhung des Frauenanteils[4)]	2030	> 20	Prozent	2021	14,2	17,5	17,1	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-2, S1-A-5, S1-A-10, S1-A-11
Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von ≥ 50 %)[5) 8)]	2026	4	Prozent	2023	2,7	2,9	2,8	S1-K-1 S1-K-6	S1-A-10
Time-to-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen)[6) 8)]	2030	< 60	Arbeits-tage	2020	56,5	47,3	47,0	S1-K-1	S1-F-1
Fluktuation[7) 8)]	2030	< 10	Prozent	2023	7,5	6,2	6,5	S1-K-1	S1-A-6
Frühfluktuation[7) 8)]	2030	< 15	Prozent	2021	18,8	17,0	17,5	S1-K-1	S1-A-6

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.
[2)] Arbeitsfähigkeitsindex (Beurteilung der Arbeitsfähigkeit im Unternehmen): Die Kennzahl errechnet sich aus der Bewertung der Mitarbeiter:innen. Eine sechsstufige Bewertungsskala wird mittels Punktesystem in einen Index umgerechnet. Er wird regelmäßig (nicht jährlich) im Rahmen der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben.
[3)] Berechnung Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle > 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex (ASX)" kommuniziert).
[4)] Frauenanteil: Die Kennzahl errechnet sich durch die Anzahl aller weiblichen Mitarbeiterinnen geteilt durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen.
[5)] Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung: Zur Berechnung der Kennzahl wird der „Disability-Zähler" herangezogen und durch die Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen dividiert. Der Disabiltiy-Zähler ergibt sich analog zur gesetzlichen Behindertenausgleichstaxe.
[6)] Time-to-Hire: Die Kennzahl errechnet sich für Fach- und Querschnittsfunktionen wie folgt: durchschnittlicher Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen.
[7)] Fluktuation: Die Berechnung erfolgt durch Division der kündbaren Mitarbeiter:innen (sonstigen Abgänge, die aufgrund einer Kündigung, wegen Entlassung oder Tod ausscheiden) durch den durchschnittlichen Personalstand kündbarer Mitarbeiter:innen. Ausgenommen sind: Lehrlinge, Mitarbeiter:innen in Behaltefrist, Saisonlenker:innen / Saisonarbeitskräfte, Ferialarbeitnehmer:innen / -praktikant:innen, geringfügig Beschäftigte und Trainees, exkl. Pensionierungen, Ruhestandsversetzung. Zur Berechnung der Frühfluktuation erfolgt eine Einschränkung der Dienstzugehörigkeit unter 2 Jahren.
[8)] Unternehmensspezifische Kennzahl Inland.
[9)] Zu den wesentlichen Auswirkungen, finanziellen Chancen und Risiken: S1-A-1, S1-A-2, S1-A-3, S1-A-8, S1-A-9, S1-A-11, S1-A-12 wurden im Berichtsjahr keine direkten quantitativen konzernalen Steuerungskennzahlen festgelegt. Für diese Auswirkung sind Konzepte vorhanden, diese sind weiter oben im *Unterkapitel „Arbeitnehmer:innen im Unternehmen"* beschrieben. Konkrete Zielkennzahlen sind auf einer niedrigen Steuerungsebene angesiedelt.

Das Zielniveau der Kennzahlen basiert auf der Analyse der Vorjahreswerte und wird regelmäßig vom Management in Abstimmung mit den Fachbereichen überprüft. Bei der Festlegung wurden Marktbenchmarks und aktuelle Methoden berücksichtigt. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung der Ziele erläutert. Zusätzlich werden Mitarbeiter:innen über die regelmäßig stattfindende Mitarbeiter:innenbefragung eingebunden. ESRS S1-5.46.MDR-T.80.f, h, i; ESRS S1-5.47.b, c

Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen finanziellen Mittel für die in weiterer Folge angeführten Maßnahmen aufgewendet. ESRS S1-4.43

Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen
Der ÖBB Konzern setzt Maßnahmen und Ziele basierend auf seinen wesentlichen Auswirkungen, finanziellen Risiken und Chancen. Die in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Risiken und Chancen werden mit den bestehenden Risiken und Chancen aus dem Risikomanagement abgestimmt und gewährleisten eine konsistente und umfassende Analyse. Die folgenden definierten Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen gelten, sofern nicht anders angeführt, für die Arbeitskräfte des ÖBB Konzerns. Die Ausrollung ist je nach Betriebsvereinbarung und Zustimmung der jeweiligen Teilkonzerngesellschaft möglich. ESRS S1-4.40.a, 41, AR 47

Im Zuge der Festlegung der Ziele wurden Interessen der Mitarbeiter:innen durch unterschiedliche Prozesse und Verfahren (z. B. Mitarbeiter:innenbefragung) weitestmöglich berücksichtigt. Die Ziele und deren Verwirklichung werden kontinuierlich überwacht. Bei Abweichungen von den Zielwerten werden im Bedarfsfall Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen. Die zuständigen Bereiche nutzen die gewonnenen Erkenntnisse, um kontinuierliche Verbesserungen zu erzielen und die Zielerreichung sicherzustellen. Durch die weiter oben beschriebenen Kommunikationskanäle werden die relevanten Sichtweisen von Arbeitnehmer:innen und Belegschaftsvertretung berücksichtigt. ESRS S1-5.47 a, b, c

Bei wesentlichen Auswirkungen wird ein klar geregelter Prozess eingeleitet. Zuerst erfolgt eine Analyse des Sachverhalts unter Berücksichtigung der beteiligten Personen. Je nach Auswirkung wird eine Einigung angestrebt sowie Verbesserungsmaßnahmen definiert. Für die wesentlichen Auswirkungen (S1-A-7, S1-A-8, S1-A-9, S1-A-10) wurden im Berichtsjahr die unten angeführten Maßnahmen umgesetzt. ESRS S1-4.38.b, 39

Arbeitsbedingungen
Im folgenden Abschnitt werden die Ziele und Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Arbeitsbedingungen" dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen zu den Themen „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben" sowie „Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik" wirken auch auf die Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit".

Die Teilbereichstrategie „Vereinbarkeit" stärkt das Zusammenspiel von Berufs- und Privatleben. Mit ihren Angeboten unterstützen die ÖBB ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Beruf und persönlicher Lebenssituation.

Nr.	**Maßnahmenbeschreibung** (ohne spezifische Zielsetzungen)[1]	Status[2]
M1	Die Maßnahmen zum sozialen Dialog werden im Abschnitt „Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens" abgebildet.	In Umsetzung
M2	**RailMap*Vereinbarkeit Beruf & Privat**: Interne Informations- und Kommunikationsplattform für alle Mitarbeiter:innen rund um Auszeiten- und Karenzmanagement umgesetzt. Ab Ende 2025 steht dieses Angebot auch für Mitarbeiter:innen in Deutschland zur Verfügung.	In Umsetzung
M4	**Kinderbetreuungsangebote:** Erweiterung Kinderbetreuungsangebote regulär und für die Sommerferienbetreuung an allen 13 Standorten im Inland. Seit 2024 ist die digitale Plattform für stundenweise Kinderbetreuung umgesetzt und seit Mitte 2025 steht diese auch für Mitabeiter:innen in Deutschland zur Verfügung.	In Umsetzung
M5	**Flexible Arbeitszeitmodelle**: Die ÖBB gestalten attraktive und zeitgemäße Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang der Lebensphasen ihrer nationalen und internationalen Mitarbeiter:innen, wie z. B. Betriebsvereinbarungen zur Regelung der gleitenden Arbeitszeit (inkl. kernzeitfreiem Freitag / „FlexiFriday"), Telearbeit und Sabbaticals sowie von vier Jobsharing-Modellen.	In Umsetzung
M6	**Umfassendes Angebot an Corporate-Benefits**. Attraktive Angebote aus dem Bereich Service und Soziales (z. B. ÖBB Wohnungsservice, BahnBistro etc.) tragen zur Mitarbeiter:innenbindung und -zufriedenheit bei.	In Umsetzung
M2, 3, 4, 5: IRO: S1-A-7 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6 M1: IRO: S1-F-1 | Konzept S1-K-1 M6: IRO: S1-A-3, S1-A-4 | Konzept: S1-K-5		

[1] Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.
[2] ESRS 2.MDR-A.68.c, e

2025 wurden Grundlagen für die Umsetzung der EU-Entgelttransparenzrichtlinie geschaffen. Ziel ist es, Rahmenbedingungen für eine genderneutrale und transparente Gehalts- und Entgeltpolitik zu etablieren.

Nr.	**Maßnahmenbeschreibung** (ohne spezifische Zielsetzungen)[1]	Status[2]
M7	**Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik:** Durch die laufende Weiterentwicklung von Funktionsbeschreibungen, Gehaltsbandbreiten sowie Karrierelandkarten wird eine transparente, wettbewerbsfähige Vergütung gewährleistet. Basis der Gehaltsbandbreiten sind jährliche Marktbenchmarks und Gehaltsstudien, die eine konzernweite marktkonforme Entgeltpolitik sicherstellen.	Laufend
IRO: S1-A-2, S1-A-3 | Konzept: S1-K-1, S1-K-4		

[1] Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.
[2] ESRS 2.MDR-A.68.c, e

Gesundheit

Im Rahmen der Teilbereichstrategie „Arbeitsfähigkeit und Gesundheit" sowie der daraus abgeleiteten Zielsteuerung wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket definiert.

Ziel	Verbesserung des Arbeitsfähigkeitsindex bis 2030 ≥70	Status[1]
Zielumfang[2]	ÖBB Konzern Inland	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung[3]	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und wird in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Die Erhebung der Kennzahl „Arbeitsfähigkeitsindex" erfolgt im Rahmen der Mitarbeiter:innen-befragung, welche konzernweit in regelmäßigen Abständen durch ein externes Institut durchgeführt wird. Die Dimension Arbeitsfähigkeit besteht aus fünf Facetten mit insgesamt 43 Fragen. Die Antworten auf die Fragen werden summiert und – um die Vergleichbarkeit über die Zeit und zwischen den Organisationseinheiten herstellen zu können – auf die Werte 0–100 statistisch normiert.	
Maßnahmen zur Gesundheit		
M8	**Gesundheitsförderliche Führung stärken:** Verpflichtende Schulungen zu „Gesundes Führen und Suchtprävention" für alle Führungskräfte und Teamkoordinator:innen des Unternehmens. 2025 wurde das Programm um lebensphasengerechtes Führen erweitert.	In Umsetzung
M9	**Gesunde Arbeitsplätze fördern**: Unterstützung von Führungskräften bei der gesundheitsförderlichen Arbeitsplatzgestaltung im Rahmen von Taskforce-Projekten zur Minimierung von Langzeitrisiken.	In Umsetzung
M10	**Früherkennung und Intervention optimieren**: Förderung der individuellen Gesundheitskompetenz von ÖBB Mitarbeiter:innen. Dies erfolgt im Rahmen niederschwelliger Präventionsangebote mit über 2.770 Teilnehmenden (z. B. „5-Risiken Check" sowie der Pilotierung eines Gesundheitskiosks.	In Umsetzung
M12	**Lösungen bei eingeschränkter Arbeitsfähigkeit umsetzen und berufliche Reintegration optimieren:** Begleitung und Unterstützung bei der betrieblichen Wiedereingliederung von erkrankten oder verunfallten Mitarbeiter:innen und der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit.	In Umsetzung
M13	**Einsatz eines betrieblichen Gesundheitsmanagements:** Durchführung von merh als 390 Führungskräfteberatungen, über 760 Beratungsgesprächen mit Mitarbeiter:innen und knapp 700 Maßnahmenumsetzungen; Realisierung eines psychosozialen Schwerpunktjahres.	In Umsetzung
M14	**Maßnahmen der strukturellen Verankerung:** Verstärkter Fokus auf gesetzlich normierten Gesundheitsschutz mittels Management von rd. 15,6 tsd. Tauglichkeitsuntersuchungen, rd. 1.900 Impfungen und rd. 750 Sehbehelfzuweisungen.	In Umsetzung
IRO: S1-A-7 | Konzept: S1-K-1		

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Ziel	Verbesserung des Arbeitssicherheitsindex (ASX) um 2 % pro Jahr	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Als Grundlage für den Erhalt des ohnehin hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern und im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung wurde ein Verbesserungsgebot mit einer Grundanspannung von 2 % pro Jahr eingeführt. (ÖBB Konzern Inland)	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung[3)]	Basis der Zielwertberechnung für den ASX bis zum Jahr 2030 ist der Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2019 der jeweiligen Konzerngesellschaft. Bei geringen Fallzahlen wird eine zweckmäßige ASX-Baseline von 10 herangezogen.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Arbeitsunfälle ≥ 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen. Die Baseline für das Zielniveau wurde aus Durchschnittswert der Jahre 2010 bis 2019 berechnet.	
Maßnahmen	Die Ableitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Reduktion der Arbeitsunfälle erfolgt unter Berücksichtigung der Handlungsfelder und Verletzungsmuster (verletzungsbewirkender Vorgang) sowie der identifizierten Verletzungsbereiche.	
M16	Sicherheitsbewusstsein stärken, Aufmerksamkeit fördern, Regelkonformität prüfen – Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen für Sicherheit: Sicherheitsveranstaltungen, Schulungen (§ 14-Unterweisung), E-Learning, Safety-Walks, Kampagnen, Risikoworkshops sowie Unterstützung durch die Präventivdienste und Arbeitspsycholog:innen – Schulungen (E-Learning, Deeskalationsstrainings / Verwendung von Bodycams, verhaltensorientierte Schulungen für den Umgang mit herausfordernden Situationen / Kund:innen) – Mentor:innen- / Pat:innensystem unter Mitarbeiter:innen – Persönliche Schutzausrüstung für Mitarbeiter:innen	In Umsetzung
M17	– Erfassung von Beinaheunfällen – Erhöhung der Meldebereitschaft von Beinaheunfällen und unsicheren Handlungen bzw. Verbesserung des Meldezugangs (App-Lösung) und Benutzer:innenfreundlichkeit zur Erhöhung der Meldemoral – Schwerpunktinitiativen in Regionalleiter:innenmeetings und Teamleiter:innentagungen	In Umsetzung
IRO: S1-A-7 | Konzept: S1-K-2		

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen und Ziele zur Verhinderung, Milderung und Behebung von negativen Auswirkungen in Bezug auf das wesentliche Unterthema „Gleichbehandlung und Chancengleichheit" dargestellt. Die darin angeführten Maßnahmen und Ziele werden durch die im Unterthema „Arbeitsbedingungen" angeführten Themen „Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben" sowie „Genderneutrale Gehalts- und Entgeltpolitik" ergänzt.

Ziel	Bis 2026 wird der Frauenanteil konzernweit auf mindestens 17 % erhöht. Langfristiges Ziel ist es, bis 2030 bei über 20 % zu liegen.	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Die Zielerreichung wird unter anderem durch den Frauen-Karriere-Index und der Diversity Charta begleitet. (ÖBB Konzern In- und Ausland)	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung[3)]	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Das erfolgt durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Die Kennzahl errechnet sich durch die Anzahl aller weiblichen Mitarbeiterinnen dividiert durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen.	
Maßnahme		
M18	Der **Frauen-Karriere-Index (FKI)** bildet die Basis für Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung der Laufbahnentwicklung von Frauen im Konzern. Der Index bildet Kennzahlen ab, die wiederholend erhoben werden und ermöglicht so interne und externe Benchmarkvergleiche sowie die evidenzbasierte Ableitung und Umsetzung von Förderungsmaßnahmen für Frauen. Erhebung, Maßnahmenableitung und Umsetzungsmonitoring erfolgen entlang eines ÖBB Prozess-Standards. Ergänzend erfolgen Tiefenexplorationen bei einer Stichprobe an Mitarbeiterinnen. In Einzelinterviews werden Bedarfe und Wirkungstiefe qualitativ evaluiert und ggf. in Maßnahmen gegossen. Die Indexierungen verweisen auf eine dynamische Weiterentwicklung von Frauen im Konzern.	In Umsetzung
M19	Das **Women in Rail (WiR) Agreement** ist eine Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der europäischen Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen (CER) sowie der Europäischen Transport-arbeiter-Föderation (ETF), das zum Ziel hat, mehr Frauen für den Bahnsektor zu gewinnen und ihnen mehr Schutz und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zu gewährleisten. Die Evaluierung der Maßnahmen sowie der Fortschritt werden seit 2025 im neuen Women in-Rail-Report dokumentiert.	In Umsetzung
M20	**Programme im Rahmen der Konzernpolicy Gleichbehandlung:** Umsetzung der Konzernpolicy Gleichbehandlung und den darin verankerten Vorgaben, wie z. B. Programme zur Förderung von Frauen, Ausschreibung von Funktionen, Auswahlkriterien, frauenspezifische Programme. Ergänzend wurden 2025 das Frauen-Mentoringprogramm WOMENTOR, welches unternehmensübergreifende Sparring im Mobility-Programm sowie verpflichtende Trainings für Führungskräfte und Teamkoordinator:innen zum Thema „Gleichbehandlung und sexuelle Belästigung" etabliert.	In Umsetzung
IRO: S1-A-10 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6		

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Das oberste Ziel im ÖBB Konzern ist es, das Vertrauen der betroffenen Personen in die Meldekanäle auf einem hohen Niveau zu halten.

Nr.	**Maßnahmenbeschreibung** (ohne spezifische Zielsetzungen)[1)]	Status[2)]
M21	Die **regionalen Gleichbehandlungsbeauftragten** und konzernweiten Expert:innen für Vorfälle sexueller Übergriffe sind vertrauliche Ansprechpersonen für Kolleg:innen, die sich diskriminiert fühlen. Bei komplexen Fällen unterstützt das Gleichbehandlungsgremium. Mit den Maßnahmen rund um die Gleichbehandlung kann der Konzern daher schnell eingreifen und Diskriminierungen begrenzen.	In Umsetzung
M22	**„Wir schauen hin!"**: Mit dieser Kampagne wurde Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sichtbar gemacht. Neben der Sensibilisierung ist auch die Wissensvermittlung entscheidend. Führungskräfte und Mitarbeiter:innen erhalten online und in Präsenztrainings Informationsmaterialien. Im Rahmen der Kampagne wird auf die internen Ansprechpartner:innen (siehe Konzernpolicy Gleichbehandlung) hingewiesen.	In Umsetzung
M23	**Weiterbildung und Trainings, Informationsmaterialien:** Verpflichtendes Training „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz", Onlinetraining „Gleichbehandlung – Rechte und Pflichten", Workshops für Jugendvertrauens-personen, E-Learning „Respektvolles Miteinander" und „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz", Leitfaden „Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz" für Führungskräfte, Betroffene und auch deren Kolleg:innen sowie weitere Informationsmaterialien. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf interkultureller Zusammenarbeit und Antirassismus.	In Umsetzung
IRO: S1-A-8 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6		

[1)] Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.

[2)] ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

Vielfalt, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung

Durch das Lösungscenter „Inclusion and Diversity" werden einzelne Maßnahmen aus dem Aktionsplan „Inklusion" konzernweit zur Verfügung gestellt.

Ziel	Erhöhung des Anteils von Mitarbeiter:innen mit begünstigter Behinderung (Behinderungsgrad von ≥50 %)	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Ziel ist es, mindestens die gesetzlich vorgeschriebene Quote von 4 % an Mitarbeiter:innen mit einem Behinderungsgrad von ≥ 50 % in jeder Teilgesellschaft mit ≥25 Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns Inland zu erfüllen. Die Zielerreichung wird quartalsweise evaluiert und in einem konzernweiten Diversity-Bericht dem Topmanagement der Konzerngesellschaften zur weiteren Verbesserung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Zur internationalen Verfolgung der gesetzten Ziele stehen spezifische Programme zur Verfügung, diese unterliegen dem Monitoring der jeweiligen Teilkonzerngesellschaften und werden regelmäßig an das Lösungscenter „Inclusion and Diversity" reported. (ÖBB Konzern Inland)	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung[3)]	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und wird in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks sowie gesetzlichen Anforderungen bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Zur Berechnung der Kennzahl wird der „Disability-Zähler" herangezogen und durch die Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen dividiert. Der Disability-Zähler ergibt sich analog zur gesetzlichen Behindertenausgleichstaxe.	
Maßnahme		
M24	**Kooperationen mit Unternehmen und Jobplattformen** für Menschen mit Behinderung (z. B. NEBA Betriebsservice) stellen eine Unterstützung bei der Neueinstellung von Menschen mit Behinderung dar. Netzwerkaktivitäten für Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen sollen sicherstellen, dass Menschen mit Behinderungen einen sicheren Raum für Fragen und Anliegen haben und Austausch und Wissenstransfer gefördert werden.	In Umsetzung
M25	**Kampagnen, Aktionstage und Veranstaltungen:** Mit der internen Wissens-, Qualifikations- und Kommunikationskampagne „Du bist unser Potenzial" verfolgen die ÖBB das Ziel, das Thema „Behinderungen" sichtbar zu machen und zu enttabuisieren. Darüber hinaus werden regelmäßig Aktionstage und Veranstaltungen zur Sensibilisierung von Reisenden, Mitarbeiter:innen und Führungskräften durchgeführt.	In Umsetzung
M26	**Inklusive Standortbegehungen:** 2025 erfolgte das Testen der App für inklusive Standortbegehungen und Ableitung von Erkenntnissen und Maßnahmen.	In Umsetzung
M27	**Qualifizierungsstandards und -angebote:** Fortlaufende Entwicklung von Bildungsangeboten sowie Tools zur Schaffung eines inklusiven und respektvollen Arbeitsumfeldes (Informationsleitfäden oder Vernetzungsinitiativen) sowie Beratung der Teilkonzerngesellschaften hinsichtlich der Befähigung von Führungskräften, Mitarbeiter:innen und relevanten Zielgruppen (z. B. Mitarbeiter:innen mit Kund:innenkontakt, Lehrlinge, Recruiter:innen, Kommunikation, Fachausbildungen …).	In Umsetzung
M28	**Bestellung einer / eines Barrierefreiheitsbeauftragten für den Konzern**: Barrierefreiheitsbeauftragte stellen sicher, dass Barrierefreiheit für Mitarbeiter:innen und Kund:innen in allen relevanten Bereichen umgesetzt und weiterentwickelt wird. Ihre Aufgaben umfassen die Identifikation von Handlungsbedarfen, die Erarbeitung von Verbesserungen sowie die Zusammenarbeit mit Behindertenvertrauenspersonen, Fachbereichen und externen Expert:innen. Sie sind in Planungsprozesse eingebunden und decken bauliche, kommunikative und organisatorische Aspekte sowie die barrierefreie Gestaltung von Informationen, Veranstaltungen und Vergabeverfahren ab.	Abge-schlossen
IRO: S1-A-10 | Konzept: S1-K-1, S1-K-6		

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Die Personalentwicklung fokussiert auf gezielte Kompetenzentwicklung für Mitarbeiter:innen und Führungskräfte. Weiterbildungsangebote sind bedarfsgerecht und praxisnah. Konzernweite Programme koordiniert das ÖBB-Business Competence Center GmbH, eisenbahnspezifische die ÖBB-Infrastruktur AG. Digitalisierung und selbstgesteuertes Lernen werden durch digitale und hybride Formate sowie KI unterstützt. Ziel ist die Erweiterung von Kompetenzen und die Sicherung der Employability. Die IT-Systeme entwickeln sich von „Learning Management" hin zu „Learning Experience".

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen)[1]	Status[2]
M29	**Lernangebote** *ÖBB Bildungskatalog:* Dieser bietet ein umfangreiches und flexibel buchbares Angebot aus 334 (Vj: 318) Kursen (davon 173 Kurstitel im digitalen Angebot, Vj: 153). Diese sind auf die Bedürfnisse der einzelnen Zielgruppen zugeschnitten und verfolgen einen starken Praxisbezug. Das ÖBB Bildungskatalog-Team konnte 2025 im Inland insgesamt 10.109 (Vj: 8.863) Teilnehmer:innen unterstützen. *ÖBB akademie:* Diese bietet umfassende, strategisch relevante Lern- und Entwicklungsangebote für definierte Zielgruppen – von Einsteiger:innen, Mitarbeiter:innen bis hin zu allen Führungskräften. 1.584 (Vj: 2.195) Teilnehmer:innen nutzten 2025 das Angebot, davon 1.121 (Vj: 1.379) Teilnehmer und 463 (Vj: 816) Teilnehmerinnen. 2025 wurden insgesamt 34 (Vj: 36) Lehrgänge sowie 106 (Vj: 46) Trainings bzw. Workshops durchgeführt. Das entspricht einem Angebot von 33.282 (Vj: 35.331) Teilnehmer:innenstunden. *Digitale Lernformate:* Im Jahr 2025 wurden 119 neue digitale Lernformate wie E-Learnings und Apps eingeführt, um die Vermittlung von Lerninhalten interaktiver und praxisorientierter zu gestalten. Auch technische Schulungen werden zunehmend digital umgesetzt. Etabliert wurde zudem eine Plattform zum digitalen Coaching.	In Umsetzung
M30	**Leadership-Navigator-Führungskräfte-Entwicklung:** Der Leadership-Navigator unterstützt Führungskräfte mit maßgeschneiderten Entwicklungsangeboten und -programmen bei der individuellen und fachlichen Kompetenzentwicklung.	In Umsetzung
M31	**DAK 26:** Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein wichtiger Schritt zur Digitalisierung und Prozessoptimierung im Schienengüterverkehr. Gemeinsam mit Partnern wie DB AG, SBB Cargo und der Bahnindustrie arbeiten die ÖBB an der flächendeckenden Einführung der DAK in Europa, die bis 2032 abgeschlossen sein soll. Die Personalentwicklung der ÖBB erarbeitet hierfür Kompetenzprofile und Qualifizierungsmaßnahmen. Durch die DAK entstehen neue Berufsbilder und eine erhöhte Nachfrage nach Mitarbeiter:innen im Bahnsystem.	In Umsetzung
M32	**Eisenbahnspezifische Aus- und Weiterbildung:** Der Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein bundesweites Kompetenzzentrum für eisenbahnspezifische Bildung. 149.328Teilnehmer:innentage wurden 2025 von ÖBB Mitarbeiter:innen und Teilnehmer:innen außerhalb der ÖBB in Anspruch genommen. Dabei sind rund 140 hauptberufliche und zahlreiche nebenberufliche Lehrkräfte für mehr als 300 verschiedene Aus- und Weiterbildungen im Einsatz. Das Portfolio umfasst, neben der Lehrlingsausbildung, betriebliche Ausbildungen (z. B. Fahrdienstleitung, Verschub), traktionstechnische Ausbildungen (z. B. Triebfahrzeugführer:innen, Wagendienst), technische Ausbildungen (z. B. Elektrotechnik, Fahrwerk, Sicherheitstechnik) und Schulungen zur Sicherheit im Gleisbereich.	In Umsetzung
IRO: S1-A-8, S1-A-10, S1-A-12 | Konzept: S1-K-1, S1-K-7		

[1] Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.
[2] ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

Lehrlingsausbildung im ÖBB Konzern

Das Portfolio an Lehrberufen im ÖBB Konzern wächst kontinuierlich mit den Anforderungen. Aktuell werden 26 technische und kaufmännische Ausbildungsrichtungen angeboten – von Bahnreise- und Mobilitätsservice über Kraftfahrzeugtechnik und Speditionskaufleuten bis hin zu „grünen" Lehrberufen in der Elektrotechnik sowie digitalen Berufen wie Applikationsentwicklung-Coding. Im Lehrjahr 2025 kam erstmals der Immobilienkauffrau / Immobilienkaufmann als Lehrberuf hinzu. Mit Juli 2025 wurde der Lehrberuf „Eisenbahninfrastruktur-Nachhaltigkeits-Service" neu verordnet. Die Ausbildung startet im Frühjahr 2026.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung (ohne spezifische Zielsetzungen)[1]	Status[2]
M33	**Lehre und Matura:** Bei den ÖBB werden „Lehre und Matura" aktiv gefördert. Somit erhalten Lehrlingen eine Möglichkeit zur Weiterqualifizierung.	In Umsetzung
M34	**Frauen und Mädchen in die Technik:** Die Lehrlingsausbildung engagiert sich dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen bekannter und attraktiver zu gestalten, etwa durch bundesweite „Girls-Day"-Veranstaltungen. 2025 konnte ein Frauenanteil von rd. 25 % bei den Neuaufnahmen von Lehrlingen erreicht werden.	In Umsetzung
M35	**Förderung von Talenten und digitalen Skills:** Im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien wurde eine Virtual-Reality-Ausbildung entwickelt, gestaltet von Lehrlingen und Ausbilder:innen. Sie ermöglicht praxisnahe Schulungen zur Bahntechnik an einem virtuellen Wiener Hauptbahnhof. 2025 kam der virtuelle „Weichengarten" hinzu, der die Vorbereitung auf Arbeiten am Weichenantrieb bereits in der Lehrwerkstätte unterstützt. Darüber hinaus fördern die ÖBB die digitalen Fähigkeiten der Lehrlinge durch die Teilnahme an Bundes- und Landeshackathons – in einem kreativen, wettbewerbsorientierten Umfeld.	In Umsetzung
M36	**Modernisierung durch neue Technologien:** Die jungen Fachkräfte der ÖBB werden vorausschauend an neue Fertigungstechnologien herangeführt und arbeiten z. B. im Bereich der additiven Fertigung bereits mit Augmented Reality. Dies ermöglicht virtuelle Darstellungen von komplexen technischen Bauteilen wie Elektromotoren.	In Umsetzung
IRO: S1-A-12 | Konzept: S1-K-1, S1-K-8		

[1] Im Berichtsjahr wurden keine strategischen KPIs auf Konzernebene zum Thema definiert, jedoch sind auf einer detaillierteren Ebene spezifische Performance-, Produktivitäts- und strukturelle Kennzahlen konzernintern vorhanden, welche auch gemonitort werden.
[2] ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

Maßnahmen im Umgang mit wesentlichen Chancen und Risiken

Im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden finanzielle Chancen und Risiken in Verbindung mit der eigenen Belegschaft ermittelt. Diese betreffen einerseits die Arbeitssicherheit, welche im Abschnitt „Maßnahmen zur Verhinderung, Milderung und Behebung von Auswirkungen" bereits behandelt wurde, und andererseits die Themen „Fachkräftemangel" und „Hohe Fluktuation". Um diesen Risiken entgegenzuwirken, zeigt der ÖBB Konzern verstärkte Präsenz auf dem Arbeitsmarkt und setzt Maßnahmen, um Mitarbeiter:innen langfristig von ihrer Arbeit im Konzern zu begeistern. Dabei unterstützend wirkt eine optimierte Candidate- und Employee-Experience. Die ÖBB greifen dafür auf State-of-the-Art-Recruitingmethoden und -tools in Zusammenarbeit mit externen Stakeholder:innen zurück, verfolgen eine zielgruppenorientierte Ansprache im In- und Ausland und nutzen vielfältige Employer-Branding-Maßnahmen, um die ÖBB bestmöglich auf dem Arbeitsmarkt zu positionieren.

Ziel	Time-to-Hire (Fach- und Querschnittsfunktionen) – Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen auf gleichem Niveau halten	Status[1)]
Zielumfang[2)]	ÖBB Konzern Inland	In Umsetzung
Methodik zur Zielfindung[3)]	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und wird in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Durchschnittlicher Zeitraum von Ausschreibung bis Zusage in Tagen	
Maßnahme		
M37	**Employer-Branding-Strategie Always on:** Die Präsenz als Arbeitgeber erfolgt dabei einerseits ganzjährig über die seit 2023 erfolgreich fortgeführte „Always on"-Onlinekampagne sowie die Präsenzformate wie z. B. den ÖBB Karrieretagen, den ÖBB Erlebnistag, Karrieremessen, Veranstaltungen und Events unterschiedlicher Größenordnung. Die Schulkooperationen, Kooperationen mit dem Arbeitsmarktservice, weiteren Bildungseinrichtungen sowie diverse Hochschulkooperationen wurden österreichweit fortgesetzt, um als Arbeitgeber bei den unterschiedlichen Zielgruppen das ganze Jahr sichtbar zu sein. Erstmalig fand ein konzernübergreifender Job-Erlebnistag in Innsbruck statt, bei dem sich ca. 130 Besucher:innen die Jobwelt der ÖBB erklären lassen konnten. Im Jahr 2025 wurden im ÖBB Konzern insgesamt 137.591 Bewerbungen (Vj: 124.666) bearbeitet, der Anteil der weiblichen Bewerbungen betrug 28,3 % (Vj: 28 %), der Anteil der männlichen Bewerbungen betrug 71,2 % (Vj: 69%), der restliche Anteil entfällt auf Bewerbungen von Personen mit der Geschlechtsangabe divers.	In Umsetzung
M38	**Job Shop:** Der ÖBB Job Shop bietet Bewerber:innen die Möglichkeit, sich unkompliziert, ohne Anmeldung und analog bei Recruiter:innen vor Ort über Karrieremöglichkeiten im ÖBB Konzern zu informieren. Durch den niederschwelligen Zugang haben 2025 2.709 Besucher:innen direkt Kontakt mit Recruiting-Expert:innen der ÖBB aufgenommen.	In Umsetzung
M39	**Internationales HR-Recruiting:** Die Suche nach Mitarbeiter:innen und Potenzialen in speziellen Berufsbildern erfolgt anlassbezogen und abhängig vom nationalen Arbeitsmarkt auf dem internationalen Arbeitsmarkt. Dies wird durch einen gezielten Kooperationsaufbau mit Organisationen im In- und Ausland ermöglicht.	In Umsetzung
M40	**Imagekampagne „WAS MACHST DU?":** Aus der ursprünglichen Imagekampagne „UND WAS FÄHRST DU?", welche die klimafreundliche Mobilität in den Mittelpunkt rückt, hat sich die Kampagne „UND WAS MACHST DU?" weiterenwickelt, durch die sich die ÖBB als bester und beliebtester Arbeitgeber für alle Zielgruppen gleichermaßen in ihrer Vielfalt positioniert. Die Employer-Value-Proposition (EVP) bzw. das Nutzer:innenversprechen der Arbeitgebermarke wurde weiterentwickelt und die Kernwerte neu definiert.	In Umsetzung
IRO: S1-F-1 | Konzept: S1-K-1, S1-K-3		

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Sonstiges Risiko Frühfluktuation

Um den erhöhten Personalaufwand infolge einer gesteigerten Frühfluktuation zu vermeiden, setzen die ÖBB gezielte Schwerpunktmaßnahmen zur Risikominimierung um. „Bewerben-Bekommen-Behalten" bildet dabei einen zentralen Bestandteil der strategischen Schwerpunkte für 2025 und die Folgejahre. Ergänzend fördern eine werteorientierte Unternehmenskultur und das konzernweite Führungskräfteentwicklungsprogramm (Leadership-Navigator) die Umsetzung und Kommunikation der Initiativen.

Ziel	Reduktion der (Früh-)Fluktuation: Das Ziel bis 2030 ist es, dass die Fluktuation <10 % und die Frühfluktuation ≤ 15 % bleiben.	Status[1]
Zielumfang[2]	ÖBB Konzern Inland	
Methodik zur Zielfindung[3]	Das Zielniveau für die oben genannten Kennzahlen wurde auf Basis der Analyse der bereits erhobenen Werte der Vorjahre durch das Management in Abstimmung mit den Fachexpert:innen der Fachbereichsverantwortlichen festgelegt und in regelmäßigen Abständen evaluiert. Neben der Datenanalyse wurden auch gängige Marktbenchmarks und State-of-the-Art-Methoden bei der Festlegung des Zielniveaus berücksichtigt.	
Methodik zur Berechnung der Zielkennzahl	Die Berechnung erfolgt durch Division der kündbaren Mitarbeiter:innen (sonstige Abgänge, die aufgrund einer Kündigung, wegen Entlassung oder Tod ausscheiden) durch den durchschnittlichen Personalstand kündbarer Mitarbeiter:innen. Ausnahme: Lehrlinge, Mitarbeiter:innen in Behaltefrist, Saisonlenker:innen / Saisonarbeitskräfte, Ferialarbeitnehmer:innen / -praktikant:innen, geringfügig Beschäftigte und Trainees, exkl. Pensionierungen, Ruhestandsversetzung. Zur Berechnung der Frühfluktuation erfolgt eine Einschränkung der Dienstzugehörigkeit auf unter 2 Jahre.	In Umsetzung
Maßnahme		In Umsetzung
M41	**Umsetzung des Maßnahmenpakets Bewerben-Bekommen-Behalten:** Im Fokus stehen dabei Maßnahmen entlang des gesamten Employee-Life-Cycle wie die Durchführung von standardisierten sowie konzernweiten Onboarding-Prozessen, die Bereitstellung entsprechender Entwicklungsprogramme, Führungskräfteentwicklungstools sowie Maßnahmen im Performance- und Kompetenzmanagement.	In Umsetzung
M42	**Mitarbeiter:innen werben Mitarbeiter:innen:** Das ÖBB Jobanbahner:innen-Programm für betriebskritische Funktionen wurde 2023 gestartet und 2025 aufgrund des Erfolgs fortgeführt. Persönliche Empfehlungen aus dem Konzern erhöhen die Chance, passende Kandidat:innen zu gewinnen. Führt eine Empfehlung zur Einstellung, wird das Engagement mit einer Prämie honoriert. Neu ist die verstärkte digitale Anbindung: Sie ermöglicht eine benutzungsfreundliche Beantragung und eine effizientere Abwicklung bis zur Prämienauszahlung. 2025 wurden rund 41 % der empfohlenen Bewerber:innen eingestellt – das entspricht 465 Besetzungen von 1.131 Bewerbungen.	In Umsetzung
IRO: S1-F-1 | Konzept: S1-K-1, S1-K-3		

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.a, f.

Kennzahlen und Ziele

Zahl der Arbeitnehmer:innen nach geografischen Gebieten

Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns in Köpfen nach Land und Geschlecht[1] Stichtag 31.12 ESRS 2.SBM-1.40.a; ESRS S1-6.50.a	2025 Frau	2025 Mann	2025 Gesamt	2024 Frau	2024 Mann	2024 Gesamt
Österreich	7.075	35.435	42.511[4]	6.668	35.061	41.729
Bosnien-Herzegowina	16	50	66	15	54	69
Bulgarien	23	101	124	21	103	124
China[2] [3]	4	2	6	n.a.	n.a.	n.a.
Deutschland	334	1.054	1.388	325	1.018	1.343
Italien	73	309	382	66	304	370
Kroatien	19	150	169	20	145	165
Niederlande[2]	12	59	71	n.a.	n.a.	n.a.
Polen	15	28	43	14	23	37
Rumänien[3]	31	198	229	36	218	254
Russland[3]	11	1	12	17	3	20
Slowakei[2]	4	52	56	4	56	60
Slowenien	13	109	122	15	111	126
Tschechien	175	632	807	160	568	728
Türkei	5	17	22	7	18	25
Ungarn	658	1.583	2.241	735	1.699	2.434
Gesamt	**8.468**	**39.780**	**48.249[4] [5]**	**8.285**	**39.199**	**47.484[5]**

[1] 2025: enthält TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd.; 2024: enthält TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Technical Services Slovakia, s.r.o.; diese Gesellschaften berichten die nachfolgenden Kennzahlen gemäß ESRS nicht.

[2] Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd und Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. sind seit 2025 vollkonsolidiert.

[3] Im Jahr 2024 wurden die Werte für Frauen und Männer in Rumänien vertauscht; die nunmehr ausgewiesenen Zahlen stellen die Korrektur dar. Für die Standorte in Russland und China ist der höhere Anteil von Frauen aufgrund des überwiegend administrativen Tätigkeitsprofils sachlich korrekt.

[4] Für das Jahr 2025 wird eine Person als „Divers" ausgewiesen.

[5] Diese Zahlen der Mitarbeiter:innen in Köpfen und FTE finden sich in den Erläuterungen des Lageberichts im Geschäftsbericht. ESRS S1-6.50.f.

Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens

Mitarbeiter:innen in Köpfen nach Arbeitsvertrag Stichtag 31.12.	2025			2024		
ESRS S1-6.50.b, c, d	Frau	Mann	Gesamt	Frau	Mann	Gesamt
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns[1)]		**48.223**[2)]			**47.462**	
Angestellte	5.602	12.104	17.707 [2)]	5.393	11.505	16.898
Arbeiter:innen	1.898	15.891	17.789	1.747	14.844	16.591
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	516	10.066	10.582	551	11.458	12.009
Lehrlinge	445	1.700	2.145	388	1.576	1.964
Anzahl der Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns nach Geschlecht	**8.461**	**39.761**	**48.223**[2)]	**8.079**	**39.383**	**47.462**
davon befristete Beschäftigte[3)]	*209*	*676*	*885*	*162*	*599*	*761*
davon unbefristete Beschäftigte[4)]	*8.252*	*39.085*	*47.338*[2)]	*7.917*	*38.784*	*46.701*
Abrufkräfte (fallweise Beschäftigte)	**46**	**18**	**64**	**54**	**27**	**81**
Gesamtzahl der Abgänge in Köpfen | Fluktuationsrate in Prozent[5)]		**4.729 | 9,81 %**			**4.609 | 9,71 %**	

[1)] ÖBB Konzern gesamt (In- und Ausland); 2025: exkl. TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd.; 2024: exkl. TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Technical Services Slovakia, s.r.o.; Summe der befristeten und unbefristeten Mitarbeiter:innen des ÖBB Konzerns inkl. Lehrlinge.
[2)] Für das Jahr 2025 wird eine Person als „Divers" ausgewiesen (Vj: 0).
[3)] Als befristete Arbeitsverträge werden vorübergehend Beschäftigte (exkl. Lehrlinge) ausgewertet.
[4)] Bei den unbefristeten Arbeitsverträgen sind die Lehrlinge inkludiert. Hinweis: Lehrlinge haben einen Ausbildungsvertrag.
[5)] Die Rate der Austritte wurde auf Basis der Daten zum Stichtag 31.12. für den ÖBB Konzern (In- und Ausland) wie folgt berechnet: Anzahl der Mitarbeiter:innen, die in den ÖBB Konzern verlassen haben, dividiert durch die Anzahl der Mitarbeiter:innen * 100. Mitarbeiter:innen die den ÖBB Konzern verlassen haben beinhalten: sonstige Abgänge (Arbeitnehmer:innen / Arbeitgeber:innen Kündigung, Entlassung, Tod etc.), Pensionierungen und Ruhestandsversetzungen ESRS S1-6.50.d.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Der Prozentsatz der Angestellten im In- und Ausland, die unter unterschiedliche Tarifverträge fallen, liegt bei 73,6 % (Vj: 70,3 %) und bezieht alle vollkonsolidierten Gesellschaften im In- und Ausland mit ein (exkl. TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd.). Dieser Prozentsatz ist überwiegend erklärbar durch die historische dienstrechtliche Situation. ESRS S1-6.60.a, b

Abdeckungsquote	Arbeitnehmer:innen EWR[1)]	Arbeitnehmer:innen Nicht EWR[2)]	Sozialer Dialog EWR[3)]
0–19 %	Rumänien, Slowenien, Bulgarien, Kroatien, Niederlande		Kroatien
20–39 %			
40–59 %			
60–79 %	Österreich, Tschechien, Deutschland		
80–100 %	Italien, Ungarn, Slowakei	Bosnien-Herzegowina	Deutschland , Tschechien, Ungarn, Italien, Österreich, Rumänien, Slowenien, Slowakei, Bulgarien, Niederlande

[1)] ESRS S1-8.60.b. [2)] ESRS S1-8.60.c. [3)] ESRS S1-8.63.a.
Hinweis: Die Abdeckungsquote wird nur für Gesellschaften >50 Mitarbeiter:innen angegeben.

Auf Basis der Vereinbarung zum Europäischen Betriebsrat sind im ÖBB Konzern Vertreter:innen der Beschäftigten aus neun (Vj: 9) Ländern im EBR eingebunden. Zusätzlich dazu wird in der oben angeführten Tabelle auch der Prozentsatz der Beschäftigten im europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angegeben, die über eine Arbeitnehmer:innenvertretung verfügen. ESRS S1-6.63.b

Diversitätskennzahlen

Diversitätskennzahlen ÖBB Konzern Stichtag 31.12.	2025		2024	
ESRS S1-9.66.a, b	Frau	Mann	Frau	Mann
Oberste Führungsebene in Köpfen | in Prozent[*)]	204 | 22,7	693 | 77,3	187 | 21,5	684 | 78,5
Mitarbeiter:innen in Köpfe	48.223		47.462	
davon unter 30 Jahre alt	*10.158*		*9.703*	
davon 30 bis 50 Jahre alt	*20.450*		*20.303*	
davon über 50 Jahre alt	*17.615*		*17.456*	

[*)] Oberste Führungsebene = 1 oder 2 Ebenen unter Vorstandsmitgliedern / Geschäftsführer:innen (Verwaltungsorgan) und Aufsichtsratsgremium (Aufsichtsorganen). Für das Jahr 2025 wird keine Person als „Divers" ausgewiesen (Vj: 0).

Frauenquote in Führungspositionen in Prozent für die Gesellschaften im Sustainable-Finance-Framework[1]	2025	2024	Ziel 2035[2]
ÖBB-Personenverkehr AG	28,6	30,3	≥ 41,7
Rail Cargo Austria AG	36,3	33,3	≥ 46,4
Österreichische Postbus AG	18,5	13,3	≥ 22,2

[1] Unternehmensspezifische Angabe nach ESRS 2.SBM-3.48.h.

[2] Bei den angegebenen Zielwerten für 2035 handelt es sich um jene Zielsetzungen, welche für den Sustainable-Finance-Framework im Jahr 2025 festgelegt wurden.

Angemessene Entlohnung

Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung der Mitarbeiter:innen im ÖBB Konzern wurden die in den vorherigen Abschnitten angeführten Konzepte und Maßnahmen herangezogen, zudem legen nationale Gesetzgebungen die Anforderungen an eine angemessene Entlohnung im Einklang mit den geltenden Referenzwerten fest. ESRS S1-10.67

Im Ausland erfolgt eine systematische Überprüfung auf Basis der geltenden Referenzwerte zum Mindestlohn. Beim zugrunde liegenden Prozess wird eruiert, ob das Entgelt dem Mindestlohn entspricht. Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen, die die geltenden Referenzwerte gemäß Tarifverträgen zum Stichtag 31.12. unterschreiten, beträgt 2,9 % (Vj: 1,9 %) in Deutschland und 7,1 % (Vj: 2,6 %) in Slowenien. Eine Unterschreitung bei diesen beiden Rail Cargo Carrier Gesellschaften ist explizit auf Basis des Ausbildungsverhältnisses erlaubt. ESRS S1-10.70

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Operativ tätige ÖBB Gesellschaften werden nach ISO 45001 zertifiziert. Von diesem Managementsystem sind rd. 80 % (Vj: 80 %) der Mitarbeiter:innen im ÖBB Konzern abgedeckt. Es gibt kein konzernweit zertifiziertes Managementsystem für Arbeitnehmer:innenschutz. Zur Sensibilisierung und Vermeidung von Arbeitsunfällen wurden zielgerichtet Maßnahmen ergriffen und Ziele in Form des ASX gesetzt, welche im Abschnitt „Gesundheit" näher beschrieben sind. Die ÖBB informieren externe Dienstleister:innen und Fremdfirmen über relevante Gefahren im Betrieb und führen die gemäß Arbeitnehmer:innenschutzgesetz erforderlichen Unterweisungen durch (§ 14 ASchG). ESRS S1-14.88.a

Gesundheitsschutz und Sicherheit ESRS S1-14.88.b, c, d, e	2025	2024
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen[1]	1	0
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle[1]	907	1.035
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle[1] [2]	12,2	14,1
Zahl der Ausfallstage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen und Todesfolgen infolge von Arbeitsunfällen in Bezug auf die ÖBB Mitarbeiter:innen	24.542	24.916
Arbeitsunfallsrate pro 1.000 Mitarbeiter:innen (ASX)[3]	15,1	17,2
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen „anderer Arbeitskräfte", die an den Standorten des Unternehmens tätig waren.	0	1

[1] Die Kennzahlen gelten für das In- und Ausland und beinhalten ÖBB Mitarbeiter:innen sowie Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind.

[2] Lost-Time-Injury-Rate (LTIR): Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen bezogen auf eine Million Anwesenheitsstunden.

[3] Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle >3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX" kommuniziert).

Der ASX-Wert des ÖBB Konzerns verbesserte sich 2025 deutlich von 17,2 auf 15,1. Diese Entwicklung beruht darauf, dass sich nahezu alle wesentlichen Konzerngesellschaften gegenüber dem Vorjahr verbessern konnten. Sie ist somit kein isolierter Effekt, sondern Ergebnis einer konzernweit rückläufigen Zahl an Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen. Die Entwicklung verweist auf wirksame Präventionsmaßnahmen, eine stärkere Sicherheitsfokussierung in den operativen Einheiten und eine insgesamt stabilisierte Sicherheitsperformance.

Eine Zahlenangabe der Fälle meldepflichtiger arbeitsbedingter Erkrankungen ist aufgrund der geltenden gesetzlichen Einschränkung zur Erhebung dieser Daten nicht möglich (siehe ASVG_B KUVG). Die Meldepflichten beziehen sich auf Arbeitsunfälle und (festgestellte) Berufskrankheiten, die in einem ursächlichen Zusammenhang mit der ausgeübten Tätigkeit stehen. Der Dienstgeber hat grundsätzlich keine Informationen über die Art der Erkrankung der Mitarbeiter:innen bzw. auch kein Recht auf Diagnoseauskunft. Aus diesem Grund kann der ÖBB Konzern diesbezüglich keine Daten angeben. Im Jahr 2024 wurde jedoch erstmals die Anzahl der Berufskrankheiten erhoben. Dabei wurden für 2025 13 Fälle (Vj: 7) von durch Lärm verursachter Schwerhörigkeit sowie 2 Fälle von Hauterkrankungen infolge UV-Exposition gemeldet. Im Vorjahr wurde ein Fall von Adenokarzinome der Nasenhaupt- und Nasennebenhöhlen verursacht durch Staub von Hartholz gemeldet. ESRS S1-14.88.b, d

Arbeitssicherheitsindex (ASX)[1] als unternehmensspezifische Kennzahl für Gesellschaften im Sustainable-Finance-Framework (SFF)	2025	2024	Ziel 2035[2]
ÖBB-Personenverkehr AG	22,5	23,3	≤17,7

[1] 1.000-Personen-Quote: Arbeitsunfallrate in Arbeitsunfällen von ÖBB Mitarbeiter:innen und Mitarbeiter:innen, die über Leasingverträge angestellt sind mit mind. drei Ausfalltagen gem. ASVG pro 1.000 Mitarbeiter:innen.

[2] Bei den angegebenen Zielwerten für 2035 handelt es sich um jene Zielsetzungen, welche für das Sustainable-Finance-Framework im Jahr 2025 festgelegt wurden.

Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Die Grundgehälter im ÖBB Konzern sind mit 1,5 % (Vj: 4,6 %) Unterschied zwischen Frauen und Männern annähernd gleich. Infolge der Veränderungen in der Demografie des ÖBB Konzerns sinkt der Gender-Pay-Gap. Insbesondere wirkt sich der Generationenwechsel auf die Gehaltsdemographie aus: Im Jahr 2025 haben neueintretende Männer im Durchschnitt weniger verdient als ausgetretene Männer (Pensionen und sonstige Abgänge). Bei den weiblichen Ein- und Austritten gibt es lediglich eine geringe Differenz. ESRS S1-16.97.a

Der Unterschied zum Wert von 2,3 % im ÖBB Konzern Inland für 2025 (Vj: 6,0 %) ergibt sich aufgrund von Zulagen, die in männerdominierten Bereichen wie Verschub, Triebfahrzeugführung oder Handwerk verortbar sind. Männer haben im Jahr 2025 aufgrund der Tätigkeit in zulagenintensiven Bereichen im Schnitt rd 4.000 EUR mehr an Zulagen erhalten. Hier macht sich der Generationeneffekt zusätzlich bemerkbar, da besonders die Nebenbezüge bei Mitarbeiterinnen ohne Definitivstellungen aufgrund der Vertragsgestaltung proportional wesentlich geringer wachsen. ESRS S1-16.97.a

Die nachstehende Tabelle zeigt das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung im ÖBB Konzern aller Arbeitnehmer:innen 2025 10,8 (Vj: 11,3). ESRS S1-16.97.b

Vergütungskennzahlen	2025		2024		2023	
ESRS S1-16.97.a, b[1)]	ÖBB Konzern	ÖBB Konzern (Inland)	ÖBB Konzern	ÖBB Konzern (Inland)	ÖBB Konzern	ÖBB Konzern (Inland)
Männlich in Euro pro Stunde	30,0	32,5	28,4	31,0	27,3	31,0
Weiblich in Euro pro Stunde	29,5	31,8	27,1	29,2	25,8	28,5
Geschlechterspezifisches Verdienstgefälle (Gender-Pay-Gap) in Prozent[2)]	1,5	2,3	4,6	6,0	5,3	8,1
Verhältnis Vergütung bestverdienende Person zum Median aller Beschäftigten	10,8	11,8	11,3	12,1	11,3	13,9

[1)] ÖBB Konzern gesamt (In- und Ausland); 2025: exkl. TS-MÁV Gépészet Services Kft., Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd. und OBB ITALIA S.R.L.; 2024 und 2023: exkl. TS-MÁV Gépészet Services Kft. und Technical Services Slovakia, s.r.o.; Werte können aufgrund von Rundungsdifferenzen geringfügig abweichen.

[2)] Durch die Definition der Pflichtleistung variiert ihre Höhe in jedem Kalenderjahr, da z. B. ein Feiertag auf einen Wochentag fallen kann oder ein Schaltjahr zu leistende Arbeitstage erhöhen oder senken kann. 2023: 247 Arbeitstage; 2024: 251 Arbeitstage; 2025: 250 Arbeitstage. Dieser Umstand und der Generationeneffekt, der sich bemerkbar macht, sorgen dafür, dass die Bruttostundenverdienste nicht direkt in derselben Höhe steigen wie die KV-Valorisierungen.

Berechnung des Gender-Pay-Gaps im ÖBB Konzern: Die Kennzahl wird als prozentuale Differenz des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes von Frauen und Männern berechnet. Durchschnitt Frauen subtrahiert vom Durchschnitt Männer dividiert durch Durchschnitt Männer mal 100. ESRS S1-16.97.c, AR 99, AR 101

- In- und Ausland: Grundlage sind die Grundbezüge geteilt durch die jährliche Pflichtleistung (Arbeitsstunden ohne Urlaubs- und Krankenstand). Bei der kombinierten Kennzahl ergibt sich eine geringfügige Abweichung, da Auslandsdaten monatlich mit Wochenteilern berechnet werden.
- Inland: Hier werden Grund- und Nebenbezüge (Überstunden, Zulagen, Sachbezüge etc.) gemäß Einkommensbericht berücksichtigt. Die Summe wird durch Pflichtleistungen sowie Mehr- / Minderleistungen dividiert.

Berechnung des Medians im ÖBB Konzern: Die Kennzahl setzt den Median der Einkommen im Konzern ins Verhältnis zum Entgelt der höchstverdienenden Person (CEO) laut Corporate Governance Bericht. ESRS S1-16.97.c, AR 99, AR 101

- In- und Ausland: Basis sind die Einkommensberichte: Grundgehalt im Inland, Grundgehalt im Ausland (detaillierte Daten fehlen). Aus diesen konsolidierten Werten wird der Median berechnet und mit dem CEO-Entgelt verglichen.
- Inland: Hier fließen Grundgehalt und definierte Nebenbezüge (z. B. Zulagen, Sachbezüge) in die Berechnung ein. Der Median dieser Werte wird ebenfalls ins Verhältnis zum CEO-Entgelt gesetzt.

Die Grundbezüge von Mitarbeiter:innen im Ausland wurden mittels Kaufkraftparität auf die Bezahlung eines österreichischen Lohnniveaus angeglichen. Dabei wurden folgende Quellen herangezogen: OECD[46], Eurostat[47], OENB[48].

[46] https://data.oecd.org/price/price-level-indices.htm.
[47] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_ppp_ind/default/table?lang=de.
[48] https://www.oenb.at/isawebstat/stabfrage/createReport?lang=DE&report=2.14.5.

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Die Gesamtanzahl der arbeitsbezogenen Vorfälle in Bezug auf Diskriminierung einschließlich Belästigung, betrug zum Stichtag 31.12.2025 für den ÖBB Konzern fünf (Vj: 3). 2025 wurde erstmals die Gesamtzahl der Beschwerden aus den unterschiedlichsten Kanäle (z. B. Gleichbehandlungsbeauftragte, Whistleblower:innenplattform, psychologische Helpline etc.) erhoben. Die Gesamtzahl der Kontaktaufnahmen mit Beschwerden bezüglich Diskriminierung betrug zum Stichtag 31.12.2025 für den ÖBB Konzern 88 (Vj: 72). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist sowohl auf die erweiterte Datengrundlage als auch auf andere Faktoren – wie etwa eine steigende Awareness und damit verbundene höhere Meldeaktivität – zurückzuführen. Im Berichtszeitraum ist es zu keinen (Vj: 0) wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den beschriebenen, arbeitsbezogenen Vorfällen und Beschwerden gekommen. ESRS S1-17.103.a, b, c

Im Berichtszeitraum gab es keine (Vj: 0) schwerwiegenden Vorfälle und keine (Vj: 0) wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen innerhalb der eigenen Belegschaft hinsichtlich Menschenrechte. Weiterführende Informationen zum Umgang des ÖBB Konzerns zum Thema „Menschenrechte" finden sich in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance" bei „Soziale Mindestschutzstandards"*. ESRS S1-17.104.a, b

S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, ist der ÖBB Konzern nicht nur auf das Know-how, die Motivation und das Engagement seiner eigenen Mitarbeiter:innen angewiesen, sondern auch auf die Arbeitskräfte entlang der Wertschöpfungskette. Hohe Standards in der Zusammenarbeit sind dabei entscheidend, um gute Ergebnisse zu erzielen und die Qualität des Konzernangebots zu sichern.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wird in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen"* dargestellt. ESRS S2.SBM-2

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

Die ÖBB berücksichtigen bei der Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten soziale Grundsätze und ökologische Kriterien. Diese fließen individuell maßgeschneidert und rechtssicher in Ausschreibungsbestandteile ein. Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet.

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette" im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben. Ergänzend erfolgt eine Risikoanalyse auf Basis des Unternehmensstandorts und des Branchenrisikos der Lieferanten. Im Verlauf des weiteren Kapitels werden Konzepte, Maßnahmen und Ziele erläutert, wie der ÖBB Konzern auf die identifzierten IRO reagiert, um negative Effekte zu vermindern und positive zu verstärken. Die untenstehenden Ausführungen gelten für ÖBB Standorte in ganz Österreich.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S2-A-1	Lücken in den rechtlichen Vorgaben bzw. der Umsetzung der rechtlichen Vorgaben, können zu unethischem Verhalten, beispielsweise der Ausbeutung von Arbeitskräften in der Lieferkette des ÖBB Konzerns führen. (potenziell)	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte WK
S2-A-2	Geringe Transparenz im Hinblick auf den konkreten Fragenkatalog von externen Nachhaltigkeitsbeurteilungen sowie die gegebenen Antworten der Lieferanten führen zu unzureichender Nachvollziehbarkeit und dadurch zu weniger wirkungsvollen Maßnahmen, die der ÖBB Konzern in der Lieferkette umsetzen kann.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte WK

1) Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
2) Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
3) ESRS 2.SBM-3.48.c.; ESRS S2.SBM-3.11.e

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Arbeitsbedingungen				
S2-A-3	Durch einheitliche soziale Standards mit hohen Anforderungen an die gesamte Wertschöpfungskette erhöht sich der Standard der Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte und teilweise nachgelagerte WK

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3.48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.; ESRS S2.SBM-3.11.e

Folgende Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sind von den genannten wesentlichen Auswirkungen umfasst:

Art der Arbeitskräfte*)	Wesentliche Auswirkung
Arbeitskräfte, die:	
am Standort des Unternehmens arbeiten, aber nicht zu Arbeitskräften des Unternehmens gehören	S2-A-1, S2-A-3
für Unternehmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig sind	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3
für das Unternehmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig sind	S2-A-1, S2-A-3
im Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens oder einer Zweckgesellschaft mit Beteiligung des berichterstattenden Unternehmens tätig sind	S2-A-1
Arbeitskräfte (aus den genannten oder sonstigen Kategorien), die aufgrund ihrer inhärenten Merkmale oder besonderer Umstände besonders anfällig für negative Auswirkungen sind, etwa Mitglieder einer Gewerkschaft, Wanderarbeitnehmende, Heimarbeitskräfte, Frauen oder junge Arbeitskräfte	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3

*) ESRS S2.SBM-3.11.a.

Die ÖBB stellen hohe Anforderungen sowohl an die Arbeitsbedingungen im eigenen Unternehmen als auch in der gesamten Wertschöpfungskette und setzen dahingehend vielfältige Maßnahmen. Das soll zur Schaffung und Aufrechterhaltung attraktiver und sicherer Arbeitsstellen beitragen. Grundlage für die Zusammenarbeit mit Lieferanten bilden die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie der Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct – SCC), die wichtige soziale und ökologische Anforderungen in der Zusammenarbeit mit den ÖBB festhalten. Lieferanten aus wesentlichen Warengruppen werden zur Durchführung einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert. Zusätzlich halten Qualitäts-, soziale und ökologische Ausschreibungskriterien sowie weitere Vertragsbestandteile Nachhaltigkeitsanforderungen fest. Nicht zuletzt legt der ÖBB Einkauf, wo es möglich ist, Wert auf den Abschluss langfristiger Verträge, um Planbarkeit für Lieferanten sowie die Versorgungssicherheit zur fördern. Einen weiteren Schwerpunkt legen die ÖBB auf Maßnahmen, um Klein- und Mittelunternehmen zu unterstützen, beispielsweise indem teilweise große Ausschreibungen in kleinere Lose unterteilt werden. ESRS S2.SBM-3.11.d

Im Jahr 2024 fanden Befragungen von Stakeholder:innen zum Thema „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ statt, um Risiken zu bewerten. Darauf aufbauend fanden in den letzten zwei Jahren drei Stakeholder:innen-Round-Tables statt, bei denen die Teilnehmer:innen Risiken in wesentlichen Branchen identifizierten, diskutierten und bewerteten. Im Zuge dessen wurde diskutiert, ob Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen oder Arbeitskräfte in einem bestimmten Arbeitskontext stärker von wesentlichen Risiken betroffen sein könnten. Die Stakeholder:innen gaben an, dass sie die Arbeitszeitüberschreitung in der Logistik durch Ladetätigkeiten im Zugverkehr sowie die Arbeitnehmer:innensicherheit von externen Arbeitskräften, die an ÖBB Standorten tätig sind, als wesentliches Risiko einstuften. Zudem wurden Lösungsansätze zur Bearbeitung der Risiken gesammelt. ESRS S2.SBM-3.12, 13

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die folgenden Konzepte spielen für den ÖBB Konzern in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften der Wertschöpfungskette eine wichtige Rolle. Die Konzepte adressieren folgende wesentliche Chancen und Risiken: S2-A-1, S2-A-3

Nr.	Konzepte[1)]	Beschreibung[2)]
S2-K-1	Allgemeine Geschäftsbedingungen bei Lieferantenbeziehungen	Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des ÖBB Konzerns enthalten verbindliche Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit mit Lieferanten – darunter die Bereitstellung nachhaltigkeitsrelevanter Daten, Anforderungen an die Produktsicherheit, Sozialstandards und Datenschutz. Auch Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping sowie die Einhaltung von Arbeitsrechten und Schutzvorschriften durch potenzielle Subunternehmer:innen sind verpflichtend geregelt. Die AGB werden in der vor- und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette angewendet. Ihre inhaltliche Ausgestaltung erfolgt durch den ÖBB Holding Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften, wobei die Verantwortung durch einen Vorstandsbeschluss gegeben ist.[3)] Wo relevant, werden Aspekte der Inklusion – insbesondere Barrierefreiheit – berücksichtigt.[1)]
S2-K-2	Supplier Code of Conduct (SCC)	Der Supplier Code of Conduct (SCC) definiert die Anforderungen des ÖBB Konzerns an das Geschäftsgebaren seiner Lieferanten. Er adressiert zentrale Nachhaltigkeitsaspekte wie Korruption, Datenschutz und geistige Schutzrechte, Menschenrechte, Diversität, Arbeitsbedingungen und Sicherheit sowie das Verbot von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Kinderarbeit und Menschenhandel. Lieferanten sind verpflichtet, die im SCC festgelegten Prinzipien entlang ihrer gesamten Lieferkette weiterzugeben. Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette der Lieferanten des ÖBB Konzerns. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding-Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften, wobei der Beschluss durch den Vorstand erfolgte.[3)] Der SCC verlangt die Förderung der Chancengleichheit und fairen Behandlung der Mitarbeiter:innen unabhängig von Geschlecht, sexueller Orientierung, Alter, Nationalität oder kultureller sowie ethnischer Zugehörigkeit, sozialem Hintergrund oder politischer Zugehörigkeit, Religion und Weltanschauung, körperlicher oder geistiger Behinderung, Familienstand oder Schwangerschaft und Mitgliedschaft in Arbeitnehmer:innenorganisationen einschließlich Gewerkschaften.[1)]
2-K-3	Handlungsanleitung nachhaltige Beschaffung	Die Handlungsanleitung definiert Grundsätze für Nachhaltigkeit im Einkauf der ÖBB und richtet sich an strategische Einkäufer:innen (Lead-Buyer) im Konzern. Sie behandelt insbesondere die Sicherstellung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette sowie Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen. Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die inhaltliche Überarbeitung obliegt dem Holding-Konzerneinkauf in Abstimmung mit den Jurist:innen, wobei die Freigabe durch den Chief Procurement Officer erfolgt.[3)] Es werden keine spezifischen Gruppen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette adressiert.[1)]
S2-K-4	Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“	Die Toolbox enthält vergaberechtlich geprüfte Ausschreibungskriterien zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten im Einkauf. Sie wird laufend aktualisiert und beinhaltet unter anderem Kriterien zu sozialen Nachhaltigkeitssiegeln sowie zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und Gleichberechtigung (Diversität, Barrierefreiheit, Beschäftigung älterer Arbeitnehmer:innen, Einsatz von Lehrlingen, Gender- und Diversity sowie soziale Verantwortung). Der Anwendungsbereich umfasst die vor- und teilweise nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die inhaltliche Abstimmung erfolgt durch den Holding Konzerneinkauf gemeinsam mit Fachexpert:innen, die Verantwortung liegt beim Chief Procurement Officer.

[1)] Die Strategien werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c; ESRS S2-1.16, 18; ESRS S2-4.35.
[2)] ESRS 2.MDR-P.65.a.
[3)] ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

Der ÖBB Konzern bekennt sich zu den Menschenrechten, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen sowie den internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) – und erwartet dies auch von seinen Lieferanten. Die Zusammenarbeit mit wesentlichen Lieferanten basiert auf klaren Anforderungen (siehe Tabelle „Konzepte“): Die AGB regeln u. a. Arbeitssicherheit, Datenschutz, Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping sowie geregelte Arbeitszeiten auch für Subunternehmen. Der Supplier Code of Conduct (SCC) ergänzt diese um ethische Grundsätze und verpflichtet zur Einhaltung internationaler Standards. Die Zustimmung zum Kodex erfolgt über das Einkaufssystem. Generell gelten diese Bestimmungen für alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, wobei einige Themenschwerpunkte im Besonderen spezifische Gruppen betreffen. Die Handlungsanleitung sowie die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“ richten sich an die Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns und unterstützen die Einhaltung von Nachhaltigkeitsprinzipien im Einkauf. Die Themen „Moderne Sklaverei“, „Zwangsarbeit“, „Kinderarbeit“, „Menschenhandel“ sowie die Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit von Mitarbeiter:innen werden ebenfalls im SCC adressiert. ESRS S2-1.16, 17.a, 18, 19; ESRS S2-2.22.d

Zur Bewertung relevanter Lieferanten werden externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert, welche auch die Themen „Menschenrechte“ sowie das „Management der Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ umfassen. Des weiteren werden Onsite-Audits fallweise direkt von den Teilkonzernen des ÖBB Konzerns durchgeführt. Gleichzeitig können Verdachtsfälle in der Wertschöpfungskette auch direkt bei den ÖBB gemeldet werden. ESRS S21.17.a

Die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben verschiedene Kontaktpunkte zur ÖBB – etwa über Einkäufer:innen, Projektmitarbeiter:innen oder Bedarfsträger:innen. Darüber hinaus wird die Arbeitnehmer:innenvertretung hinzugezogen, beispielsweise für die Analyse wesentlicher Risiken in der Wertschöpfungskette. Bei relevanten Vergaben erfolgt die Einbindung von Gewerkschaft und weiteren Sozialpartner:innen, etwa zur Berücksichtigung der Bedürfnisse besonders vulnerabler Gruppen. ESRS S2-1.17.b; ESRS S2-2.23, 22.a, b, d

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der Stakeholder:innen-Round-Tables 2024 und 2025 wurden offizielle Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette eingebunden und auch zu Risiken für vulnerable Gruppen befragt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird künftig regelmäßig aktualisiert.

Der ÖBB Konzern beteiligt sich an verschiedenen Plattformen des Eisenbahnsektors wie der Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) sowie dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC), der Railsponsible Initiative und der Sustainable Rail Initiative (SRI). Über den Bahnsektor hinaus engagiert sich der Konzern in bautechnischen Initiativen, z. B. der österreichischen Bautechnikvereinigung, welche sich u. a. auch mit sozialer Nachhaltigkeit im Baugeschehen und deren Verbesserung befassen. Dort werden Erfahrungen ausgetauscht und Empfehlungen zur Förderung von Nachhaltigkeit und Risikominimierung erarbeitet. Der Austausch erfolgt je nach Initiative regelmäßig. Derzeit wird die Stakeholder:inneneinbindung dezentral nach Verantwortungsbereich organisiert. ESRS S2-2.22.a, b, c, e, 23

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Beschwerden und Anliegen können über verschiedene Kanäle eingebracht werden: den persönlichen Kontakt, öffentlich bekannte Kommunikationskanäle der ÖBB, die Kanäle des direkten Bedarfsträgers oder Einkaufs sowie – für bestimmte Themen – das ÖBB Whistleblower:innensystem. Diese Vielfalt gewährleistet eine breite und niedrigschwellige Möglichkeit zur Meldung von Vorfällen, auch durch Interessenvertretungen. Das Whistleblower:innensystem bietet zudem zusätzliche Schutzmaßnahmen. Der Schutz von Einzelpersonen und deren Anonymität im Meldeverfahren wird in *Kapitel E.4. Governance-Informationen unter „Unternehmensführung" im Unterthema „Compliance" im Abschnitt „Schutz von Hinweisgeber:innen"* beschrieben. ESRS S2-3.27.b, c, 28; ESRS S2-4.33.c

Der ÖBB Konzern arbeitet fortlaufend an einer Weiterentwicklung der Prozesse. Im Jahr 2025 wurden keine die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betreffenden Meldungen abgegeben. Deshalb mussten keine Abhilfemaßnahmen geplant oder durchgeführt werden. ESRS S2-1.17.c, 19; ESRS S2-3.27.a, d; ESRS S2-4.36

Ergreifen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Stakeholder:innen nach den wesentlichen Nachhaltigkeitsrisiken für die ÖBB im Bereich der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette befragt. Darauf aufbauend wurden genauere Informationen bei Stakeholder:innen-Round-Tables eingeholt. In diesem Rahmen war es möglich, wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu diskutieren sowie zusätzliche Handlungsansätze zu identifizieren. Die Ansätze und Maßnahmen wurden evaluiert und den jeweiligen Fachabteilungen mitgeteilt. Zusätzliche, bereits bestehende Maßnahmen, wurden in den vorangegangenen Kapiteln erläutert. ESRS S2-4.31, 32.a, b

Überblick über Maßnahmen für Menschenrechte in der Wertschöpfungskette[1)]		Status[2)]	Wesentliche IRO
Ansprechstelle Team „Nachhaltige Beschaffung"	Zur Koordination von Nachhaltigkeit im Einkauf wurde im Jahr 2023 das Team „Nachhaltige Beschaffung" ins Leben gerufen, welches aus Einkaufsexpert:innen besteht, und Maßnahmen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten und teilweise nachgelagerten Wertschöpfungskette entwickelt, koordiniert und kontrolliert.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-3
Weiterentwicklung der Tools	Im Jahr 2025 wurde die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung", die Risikoanalyse sowie die Handlungsanleitung weiterentwickelt, um wesentliche Chancen und Risiken in der Wertschöpfungskette noch besser abzubilden.	Abgeschlossen	S2-A-1 S2-A-3
Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen für relevante Lieferanten	Externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen umfassen die Themen „Menschenrechte" sowie „Nachhaltigkeit in der Lieferkette" und zeigen etwaige Schwachstellen auf. Bei relevanten Lieferanten werden z. B. aufgrund der Branche, der Auftragshöhe etc. externe Nachhaltigkeitsbeurteilungen eingefordert.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-2

[1)] ESRS S2-4.31, 32, 33, 34, 35; ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[2)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e.

Überblick über Maßnahmen für Menschenrechte in der Wertschöpfungskette[1)]		Status[2)]	Wesentliche IRO
Einsatz von sozialen Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen	Bei relevanten Ausschreibungen werden soziale Ausschreibungskriterien eingesetzt, z. B. Produktzertifikate, um soziale Standards für Ausschreibungen einzufordern.	In Umsetzung	S2-A-1
Implementierung eines IT-Systems zur Sammlung von NH-Informationen	Derzeit befindet sich ein neues IT-System in Umsetzung, mit dem Nachhaltigkeitsinformationen auf Unternehmens- und Produktebene gesammelt werden können.	In Umsetzung	S2-A-2
Schulung der Einkäufer:innen	Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns werden regelmäßig im Einsatz von Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Zusätzlich stehen Unterlagen zur Verfügung, die wichtige Informationen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beinhalten (z. B. Handlungsanleitung, Handbücher). Der Betrachtungsrahmen entspricht den Einkäufer:innen des ÖBB Konzerns.	In Umsetzung	S2-A-1 S2-A-3
Projekt zum Erfahrungsaustausch Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	Im Rahmen der ERPC-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Beschaffung" der European Railways Purchasing Conference (ERPC) organisierten die ÖBB Erfahrungsaustauschtermine zu Ausschreibungskriterien für die Berücksichtigung der Menschenrechte. Der Betrachtungsrahmen entspricht wesentlichen Akteuren der Wertschöpfungskette.	In Umsetzung	S2-A-3
Projekt zur Erhöhung der Transparenz in der Wertschöpfungskette	Innerhalb der Nachhaltigkeitsinitiative Railsponsible wird ein Projekt durchgeführt, um gemeinsam die Informationsbasis in Bezug auf die Nachhaltigkeit in ausgewählten Branchen, welche auch eine starke Bedeutung betreffend der sozialen Nachhaltigkeit haben, wie beispielsweise die Elektronikbranche, zu verbessern. Das Projekt wurde im Jahr 2025 fortgesetzt. Dies sollte einen verbesserten Einblick in die identifizierte potenzielle Auswirkung sowie genauere Details dazu ermöglichen. Der Betrachtungsrahmen entspricht wesentlichen Akteuren der Wertschöpfungskette. Mit dieser Maßnahme werden mögliche Verbesserungen der eigenen Praktiken im Bereich der Beschaffung und der Datennutzung erhoben, um wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.	Abgeschlossen	S2-A-3

[1)] ESRS S2-4.31, 32, 33, 34, 35; ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[2)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e.

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Maßnahmen werden relevante Lieferanten zur Abgabe einer externen Nachhaltigkeitsbeurteilung aufgefordert, um Schwachstellen im Management der Menschenrechte entlang der Lieferkette zu identifizieren. Weiters wurde eine Risikoanalyse auf Basis von Unternehmensstandorten, Branchen und Beschaffungsvolumen durchgeführt. Dadurch kann in Zukunft zielgenauer festgestellt werden, welche Maßnahmen erforderlich und angemessen sind. Die ÖBB verfügen bereits über Schulungen für Mitarbeitende im Einkauf, in denen Nachhaltigkeitskriterien für Ausschreibungen sowie das Nachhaltigkeitsmanagement entlang der Lieferkette erläutert werden. Ergänzend bietet die Toolbox „Nachhaltige Beschaffung“ geprüfte Kriterien zur Verbesserung der sozialen Nachhaltigkeit, die individuell in Ausschreibungen eingesetzt werden. In allen Lead-Buyer-Organisationen sind Verantwortliche für das Thema „Nachhaltigkeit im Einkauf“ bestimmt. ESRS S2-4.32.c, d, 33.a, b

Anlassbezogen werden im konzernalen Verbund notwendige Ressourcen zur Implementierung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde das Team „Nachhaltige Beschaffung“ implementiert, welches Maßnahmen zur erfolgreichen Umsetzung von Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette entwickelt und steuert. Die Aufwände für finanzielle Mittel teilen sich auf mehrere Maßnahmen auf und betragen seit dem Jahr 2024 rund 2 Millionen Euro. ESRS S2-4.38

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Gesetzliche Vertreter:innen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wurden wie oben beschrieben bei der Erarbeitung der wesentlichen Themen eingebunden, um Erkenntnisse und Verbesserungsmöglichkeiten zur Entwicklung von Zielen zu gewinnen. Weitere Informationen wurden im Zuge eines Round-Tables eingeholt, an welchem Vertreter:innen strategischer Lieferanten und von Arbeitnehmer:innen, der Wissenschaft sowie einer Entwicklungshilfeorganisation teilnahmen. Die Ergebnisse wurden in die Wesentlichkeitsanalyse übernommen und werden in das Schulungsprogramm für Einkäufer:innen, entsprechende Unterlagen und in weiterer Folge in Ausschreibungen integriert. ESRS S2-4.42, 4.41

Ziel*)	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit	Basis-jahr	Basisjahr-wert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Durchführung von Schulungen für Einkäufer:innen	2030	24	Termine	2023	3	9	6	S2-K-3	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3
An Stakeholder:innen-Round-Table teilnehmende Organisationen	2025	10	Personen	2024	5	15	5	S2-K-3	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3
Weiterentwicklung der Risikoanalyse	2029	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a	n.a.	S2-K-3	S2-A-1, S2-A-2, S2-A-3

*) ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

Im folgenden Abschnitt werden Informationen zu Zielen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gegeben. Ist ein Ziel in Verzug, wird explizit darauf hingewiesen. Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert. ESRS 2.MDR-T 80.i

Ziel	Durchführung von Schulungen für Einkäufer:innen	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, da die Einkäufer:innen die über die Basisanforderungen hinausgehenden Bedingungen für Lieferanten festlegen. In den Schulungen werden gesetzliche Anforderungen, Risiken, vergaberechtliche Grundlagen sowie mögliche Nachhaltigkeitskriterien besprochen. Weiters werden die oben beschriebenen Konzepte diskutiert und Good-Practice-Beispiele aus der Beschaffungspraxis geteilt.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Die inhaltliche Erarbeitung erfolgt unter anderem auf Basis der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerter Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Inhalte werden kontinuierlich an gesetzliche Vorgaben sowie das Feedback von Stakeholder:innen angepasst.	

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e.[2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.f; ESRS S2-5.42.a, b, c.

Ziel	Im Jahr 2025 sollen verstärkt Stakeholder:innendialoge geführt werden, damit ein genauerer Einblick in die als wesentlich identifizierten Auswirkungen und die nachgelagerten Konsequenzen gewonnen und potenzielle weitere Maßnahmen abgeleitet werden können.	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Das Ziel umfasst die Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung. Diese sollen mithilfe von Stakeholder:innen-Round-Tables vertieft werden, um diese wie in S2 beschrieben zur Entwicklung von konkreten Maßnahmen und Zielen zu nutzen. Durch die Ausweitung der Stakeholder:inneninterviews soll ein besserer Einblick in nachgelagerte Konsequenzen für Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette sowie notwendige Maßnahmen abgeleitet werden. Stakeholder:innen, die Informationen zu den voridentifizierten Themenstellungen aus der Stakeholder:innenumfrage in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bereitstellen können, werden im Rahmen von Stakeholder:innen-Round-Tables zu den Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette befragt. Dazu zählen wesentliche Lieferanten des ÖBB Konzerns sowie Interessenvertretungen (für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette bzw. besonders vulnerable Gruppen).	Abgeschlossen
Methodik[3)]	Die Zielerarbeitung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns. Die Festlegung der Ziele wurde jedoch nicht direkt mit diesen erarbeitet. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten fließen im Laufe der Zielumsetzung auch durch den weiteren Informationseintrag der Stakeholder:innen durch eine Fortsetzung der Gespräche mit den Interessenvertreter:innen ein.	

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.f; ESRS S2-5.42.a, b, c.

Ziel	Bis 2029 soll die Risikoanalyse des ÖBB Konzerns weiterentwickelt werden, um quantitative Daten als Maßnahmenbasis liefern zu können.	Status[1]
Zielumfang[2]	Der Zielumfang bezieht sich auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette im Sinne von Vertragspartner:innen. Die bereits erarbeitete Risikoanalyse von Lieferanten – basierend auf zugrunde liegenden Branchen und deren Risikoeinschätzungen gemäß externer Quellen (unter anderem UN Global Compact) – soll anhand der ersten erfassten Ergebnisse weiterentwickelt und nachgeschärft werden, damit eine Priorisierung möglich wird. Informationen zu Unternehmensstandort, Branchen sowie Beurteilungsergebnisse externer Nachhaltigkeitsbeurteilungen sollen kombiniert werden, um ein umfassenderes Bild über das soziale Nachhaltigkeitsrisiko einzelner Lieferanten bieten zu können. Dafür wird ein entsprechendes IT-System aufgesetzt. Die Daten werden über den Beschaffungsprozess erhoben.	In Umsetzung
Methodik[3]	Die Zielerarbeitung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse sowie nachgelagerten Stakeholder:innenbefragungen des ÖBB Konzerns. Die Festlegung der Ziele wurde jedoch nicht direkt mit diesen erarbeitet. Das Zieljahr wurde von 2026 auf 2029 verschoben, sodass eine entsprechende Abbildung neuer Entwicklungen rundum „EU Omnibus“ und der Änderungen zur Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) möglich ist. Auf Basis erster Ergebnisse sollen Verbesserungen vorgenommen werden, um in weiterer Folge verstärkt auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte bei Beschaffungen eingehen zu können. Die Nachverfolgung der Leistung erfolgt durch das Zielmonitoring. Die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten fließen im Laufe der Zielumsetzung auch durch den weiteren Informationseintrag der Stakeholder:innen sowie aus einem Benchmarking mit anderen Unternehmen der Branche ein. ESRS S2-5.42.a, b, c	

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.f; ESRS S2-5.42.a, b, c.

S3 Betroffene Gemeinschaften

Das Schienennetz der ÖBB deckt große Teile Österreichs ab. Dadurch kommen viele Menschen regelmäßig mit den ÖBB in Kontakt z. B. als Kund:innen oder Anrainer:innen. Während die Ausweitung der ÖBB Tätigkeiten Vorteile für Kund:innen bringt, kann sie Anrainer:innen belasten. Ziel des Konzerns ist es daher, Belastungen – insbesondere Schallemissionen – zu vermeiden und kontinuierlich zu reduzieren.

Übersicht

Das folgende Kapitel stellt die Konzepte, Ziele und Maßnahmen vor, mit denen der Konzern negative Auswirkungen reduziert und positive Effekte fördert.

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf „Betroffene Gemeinschaften“ im Bericht nicht als „positive Wirkung“ ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	**Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1] [2]**	**Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3]**	**Zeit-horizont[3]**	**Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3]**
Unterthema: Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften				
S3-A-1	Schall und Erschütterungen von Personen- und Gütertransporten (Straße / Schiene) oder solche, die durch den Bau oder den Betrieb von Infrastrukturanlagen und Werkstätten entstehen, beeinträchtigen die Umwelt (Mensch und Tier).	Negativ	Kurzfristig	– Vorgelagerte WK – Eigene Geschäftstätigkeiten
S3-F-1	Schärfere Auflagen für Schallemissionen können für den ÖBB Konzern das Risiko erhöhter Investitions- und Umrüstungskosten mit sich bringen. Zudem könnten strengere Grenzwerte zu Einschränkungen in der Produktion oder im Betrieb führen, was die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Unternehmens negativ beeinflussen kann.	Risiko	Mittelfristig	

[1] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3-48.g.
[3] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der betroffenen Gemeinschaften wird in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen"* dargestellt.

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

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* beschrieben und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Für die Analyse zu betroffenen Gemeinschaften wurden 2024 neben ÖBB Expert:innen auch Stakeholder:innen – darunter Vertreter:innen von Ministerien und Behörden sowie Ländervertretungen – per Onlinefragebogen zu möglichen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit befragt. Die Auswahl erfolgte themenspezifisch zu „S3 Betroffene Gemeinschaften". ÖBB Expert:innen bewerteten potenzielle und tatsächliche Auswirkungen mit dem Schwerpunkt auf Schall.

Die Schallemissionen des Eisenbahnbetriebs folgen physikalischen Gesetzmäßigkeiten, die nicht außer Kraft gesetzt werden können. Der von Zügen ausgehende Schall breitet sich in der Atmosphäre aus und wird in der Umgebung als Immission wahrgenommen, wobei insbesondere Anrainer:innen betroffen sind. Daher werden die Anrainer:innen der Schienenverkehrsinfrastruktur als betroffene Gemeinschaften definiert. Wesentliche Risiken, die sich daraus ableiten, umfassen vermehrt Beschwerden und verschärfte gesetzliche Auflagen, die zu Rechtsbescheiden, erhöhten Kosten und Reputationsschäden führen können. ESRS S3.SBM-3.9.a, b, d

Die WHO fasste 2009 in den Night Noise Guidelines (NNGL) Studien zu gesundheitlichen Folgen nächtlicher Lärmbelastung in Europa zusammen und leitete den Zielwert $L_{night,outside}$ von 40 dB ab. Dieser gilt als unterer Grenzwert zum Schutz empfindlicher Gruppen wie Kinder, chronisch Kranke und ältere Menschen.

Die 2018 publizierte Aktualisierung „Environmental Noise Guidelines for the European Region" der WHO empfiehlt für den Schienenverkehrslärm, die durchschnittliche Lärmbelastung L_{DEN} auf kleiner als 54 dB zu verringern und so „schädliche gesundheitliche Auswirkungen" zu verhindern. Für die nächtliche Lärmbelastung wird auf Basis medizinischer Grundlagen ein Nachtlärmindex $L_{night,outside}$ von weniger als 44 dB zur Vermeidung von „negativen Auswirkungen auf den Schlaf" empfohlen. Bei der Grenzwert-Gesetzgebung werden darüber hinaus allgemeine Rahmenbedingungen, wie z. B. volkswirtschaftliche, ebenfalls Berücksichtigung finden. Diese Quellen unterstützen den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur dabei, ein besseres Verständnis zu entwickeln, dass betroffene Gemeinschaften mit bestimmten Merkmalen von den Auswirkungen stärker gefährdet sein könnten. Risiken, die sich für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur im Zusammenhang mit Lärmemissionen ergeben, betreffen keine bestimmte Gruppe innerhalb der betroffenen Gemeinschaften, sondern die gesamten Anrainer:innen. ESRS S3.SBM-3.10, 11

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Das folgende Konzept spielt für den ÖBB Konzern im Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen eine entscheidende Rolle.

Nr.	Konzepte[1)]	Beschreibung[2)]
S3-K-1	Aktionsplan Umgebungslärm 2024	Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für Schienenstrecken außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen bildet die strategische Grundlage für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften für die ÖBB-Infrastruktur AG. Ziel des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 ist, die negativen Auswirkungen auf Anrainer:innen durch Schallemissionen zu reduzieren. Er umfasst dabei Maßnahmen im Bereich der Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken, Reinvestition von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken, leise Güterwagen, Bahnlärmforschung sowie das Monitoring an der Lärmmessstelle bei Lind ob Velden. Der Aktionsplan betrifft Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Kalenderjahr und darüber hinaus alle weiteren Eisenbahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG in den Ballungsräumen Wien, Linz, Graz, Salzburg und Innsbruck gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II, Nr. 144 / 2006. Das Konzept deckt alle Anrainer:innen entlang dieser Strecken ab.

[1)] Die Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS S3-1.14.
[2)] ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Nr.	Konzepte[1)]	Beschreibung[2)]
S3-K-1	Aktionsplan Umgebungslärm 2024 (*Fortsetzung der Tabelle)*	Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 ist ein strategisches Instrument der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), gegenüber der Europäischen Kommission und stellt eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teilaktionspläne, wie z. B. für Schienenstrecken, werden zwar keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet, jedoch unterstützt die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Möglichkeiten die Maßnahmen der Aktionsplanung zum Schutz vor Umgebungslärm durch die Eisenbahn.

Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen und Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Die Einbeziehung von Gemeinden bei Bestandslärmsanierungen erfolgt anlassbezogen durch folgende Gremien: Jahrestagung, Lärmschutz-Lenkungsausschüsse und projektbegleitende Arbeitsgruppen. Interessierte Gemeinden melden ihr Anliegen beim jeweiligen Bundesland, dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) oder dem Teilkonzern ÖBB Infrastruktur. Anschließend werden Untersuchungsgebiet, Planungsvertrag und lärmtechnische Untersuchung festgelegt, die in weiterer Folge zu einer Grobkostenschätzung und einem Vertrag zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen führt. Die Einbeziehung von Gemeinden bei Schallschutzmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben wird im entsprechenden Projekt abgewickelt. Ein beachtlicher Teil der im Bestands-lärmsanierungsprogramm erfassten Maßnahmen in den betroffenen Gemeinden wurde bereits saniert. In einem kleineren Teil der Gemeinden ist eine Sanierung nicht erforderlich, da bereits durch Großprojekte Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden oder kein Interesse an der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen im Gemeindegebiet besteht. Aktuell befinden sich auch Sanierungen in Planung bzw. Umsetzung, in einigen Gemeinden wurden bereits entsprechende Verträge unterzeichnet, in anderen sind diese gerade in Abstimmung. Die Governance-Struktur wird in Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance" beschrieben. Innerhalb des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur ist das Thema „Schall" in der Organisationseinheit Asset Management und strategische Planung strategisch sowie Streckenmanagement und Anlagenentwicklung operativ angesiedelt, daher ist die Vorständin Netzausbau und Infrastrukturbereitstellung die ranghöchste Position, welche für die Unterstützung bei der Umsetzung der Aktionsplanung zum Schutz vor Umgebungslärm durch die Eisenbahn und die Einbindung betroffener Gemeinschaften verantwortlich ist. Die fahrzeugseitige Lärmsanierung durch die Umrüstung auf lärmarme Bremssohlen wird seit 2018 in der jährlich erscheinenden Nichtfinanziellen Erklärung des ÖBB Konzerns transparent kommuniziert. Eine darüber hinausgehende regelmäßige Berichterstattung und Einbindung betroffener Gemeinschaften ist derzeit nicht vorgesehen, sondern erfolgt anlassbezogen. ESRS S3-2.21.a, b, c, d; ESRS S3-3.27.a

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hat ein zentrales Kund:innenservice etabliert, über das Anrainer:innen (genauso wie Kund:innen, Fahrgäste, Bahnhofsbesucher:innen) Informationen erhalten sowie Anfragen und Beschwerden äußern können. Des Weiteren setzt der ÖBB Konzern auf transparente und frühzeitige Information, vor allem in Bezug auf Tätigkeiten, die mögliche Auswirkungen auf die verschiedenen Stakeholder:innen haben. Sie werden über Postwurf-Anrainer:inneninformationen, Folder, Ausstellungen, Veranstaltungen oder Online-Informationsangebote auf dem Laufenden gehalten. Round-Tables und Dialogforen ergänzen die Kommunikationsmaßnahmen. Die Kontaktmöglichkeiten (E-Mail, Kontaktformular) werden in allen Kommunikationskanälen klar ausgewiesen. ESRS S3-3.27.b, c

Anfragen werden in einem digitalen Verwaltungssystem erfasst und an die Zuständigen weitergeleitet. Damit kann die Beantwortungsdauer und das ggf. notwendige Setzen von Abhilfemaßnahmen zur Behebung der negativen Auswirkungen überwacht werden. Mittels Benchmarks für die Beantwortungsdauer wird eine zeitnahe Beantwortung sichergestellt. ESRS S3-3.27.a, d

Die hohe Anzahl täglicher Anfragen aus allen Regionen zeigt, dass die Kontaktmöglichkeiten bekannt und leicht zugänglich sind. Direkte Reaktionen auf Veranstaltungen oder Postwurfsendungen bestätigen, dass die so kommunizierten Rückmeldekanäle wahr- und angenommen werden. Zudem ist den ÖBB nicht bekannt (medial, mündlich etc.), dass Anrainer:innen, Kund:innen usw. bisher Probleme gehabt hätten, diese Rückmeldekanäle zu finden und mit deren Hilfe in Kontakt zu treten. ESRS S3-3.28

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Um die Schallemissionen entlang des ÖBB Streckennetzes zu reduzieren und dem Aktionsplan Umgebungslärm 2024 sowie diversen rechtlichen Vorschriften gerecht zu werden, hat der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur das in Folge ausgeführte Ziel gesetzt.

Das Ziel trägt zur Umsetzung der nationalen und europäischen Bestrebungen im Zusammenhang mit der Reduktion negativer Auswirkungen durch Lärm bei. Diese werden im *Unterkapitel „Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften"* ausführlich beschrieben. ESRS 2.MDR-T.80.f

Für die Zieldefinition wurden die internen Fachexpert:innen und Stakeholder:innen einbezogen. Die Einbindung der Interessenträger:innen erfolgte über die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Zielformulierung werden diese jedoch nicht systematisch eingebunden. Die Verwirklichung des Ziels wird durch das regelmäßige Erheben des Zielwerts nachverfolgt. ESRS 2.MDR-T.80.h; ESRS S3-5.42.a, b, c

Ziel*)	Zieljahr	Ziel-niveau	Einheit	Basis-jahr	Basisjahr-wert	Wert 2025	Wert 2024	Konzepte	Wesentliche IRO
Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	2030	1.000	km	2023	971	990,5	979,8	S3-K-1	S3-A-1 S3-F-1

*) ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

Im folgenden Abschnitt werden weitere Informationen zu dem oben genannten Ziel erläutert sowie die wichtigsten Maßnahmen dargestellt. Letztere minimieren wesentliche negative Auswirkungen des ÖBB Konzerns auf betroffene Gemeinschaften und erzielen wesentliche positive Auswirkungen. Die Wertschöpfungskette wurde bei der Analyse und Erarbeitung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mitbetrachtet. Die dargestellten Maßnahmen können die Wertschöpfungskette in unterschiedlichem Ausmaß sowohl direkt als auch indirekt beeinflussen. ESRS S3-4.32.a; ESRS 2.MDR-A.68.a, b

Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert. ESRS 2.MDR-T 80.i

Ziel	Bis Ende des Geschäftsjahrs 2030 beträgt die Länge der Schallschutzwände 1.000 km.	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG	In Umsetzung
Methodik[3)]	Die Planung und Durchführung von Neuerrichtungen und Reinvestitionen von Schallschutzwänden im Bestand erfolgt im Rahmen des Programms Bestandslärmsanierung. Die Planung und Durchführung von Schallschutzwänden bei Neu- und Ausbauvorhaben erfolgt direkt in den jeweiligen Projekten. Im Geschäftsjahr 2025 wurden weitere 10,7 km Schallschutzwände gebaut. Die Kennzahl entwickelt sich daher planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	
Maßnahme		
Ausbau der Schallschutzwände[4) 5)]	Im Geschäftsjahr 2025 wurden weitere 10,7 km Schallschutzwände gebaut. Die Maßnahme betrifft sowohl Neu- und Ausbaustrecken als auch Eisenbahn-Bestandsstrecken. Der weitere Ausbau der Schallschutzwände ist ein laufender Prozess, der eng mit den jährlichen Bauvorhaben verknüpft ist.	Laufend
Asset Strategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“	Die Assetstrategie „Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm“ wurde am 23. Oktober 2024 vom Vorstand beschlossen und enthält Vorgaben von netzweiten Zielen für infrastrukturseitige Maßnahmen gegen Eisenbahnlärm. Je Themenbereich respektive zuständigem Fachbereich sind Umsetzungsziele mit einem Zeithorizont von 2025 bzw. 2030 angeführt.	In Umsetzung

1) ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. 2) ESRS 2.MDR-T.80.c. 3) ESRS 2.MDR-T.80.a, f. 4) ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
5) Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Lärmemissionen leitet sich aus dem Aktionsplan Umgebungslärm 2024 sowie rechtlichen Vorschriften ab. Fahrzeugseitig bilden die EU-Verordnung Technical Specifications for Interoperability (TSI) Noise und nationale Lärmschutzmaßnahmen die rechtliche Grundlage. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für infrastrukturseitigen Lärmschutz im Zuge von Neu- und Ausbauvorhaben bilden eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheide, die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sowie die Durchführungs-bestimmungen zur Schienen-verkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV). Im Rahmen des Programms „Bestandslärmsanierung“ werden alle Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken sowie jene bei Neu- und Ausbauvorhaben, welche nicht per Bescheid behördlich vorgeschrieben sind, abgewickelt. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Bestandsstreckenlärmsanierung bilden die „Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ des Eigentümers, das jeweilige Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Bundesland sowie die gesondert mit der jeweiligen Gemeinde abzuschließenden zivilrechtlichen Einzelverträge. ESRS S3-4.33.a

Wie Maßnahmen bzw. Abhilfemaßnahmen zur infrastrukturseitigen Reduktion von Schallemissionen umzusetzen sind, ist in einer eigenen Verfahrensanweisung Lärmschutz festgelegt. Durch die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen im Budget bzw. dem Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG, wird sichergestellt, dass diese auch tatsächlich umgesetzt werden, um die negativen Auswirkungen für die Anrainer:innen zu reduzieren. Dieser ist eine Darstellung der geplanten Projekte und deren Investitionssummen in der ÖBB-Infrastruktur AG, die innerhalb des jeweils 6-jährigen Zeitraums zur Umsetzung vorgesehen sind. Der aktuelle Rahmenplan ist auf der Homepage des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur öffentlich abrufbar[49]. Schienenfahrzeuge müssen bereits bei der Konstruktion und dem Bau die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich Lärmemissionen einhalten, da sie sonst keine Zulassung erhalten. ESRS S3-4.33.b, c; ESRS S3-4.38; ESRS 2.MDR-A.69.a, b, c

[49] Rahmenplan 2024 – 2029 – ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Rahmen des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 werden in den nächsten fünf Jahren gezielte Maßnahmen bzw. Abhilfemaßnahmen zur Lärmminderung entlang des Streckennetzes umgesetzt. Diese betreffen sowohl Neu- und Ausbaustrecken, Eisenbahn-Bestandsstrecken sowie Reinvestitionen von Schallschutzwänden an Eisenbahn-Bestandsstrecken. ESRS S3-4.32.a, b

Des Weiteren wird im Rahmen von Forschungsprojekten des Teilkonzerns Infrastruktur an Zukunftsthemen zur Verringerung von Bahnlärm gearbeitet. Die Schwerpunkte liegen auf:
- der Entwicklung von innovativen Maßnahmen zur Lärmminderung, von Modellen zur Vorhersage der Lärmausbreitung, Empfehlung geeigneter Lärmminderungsmaßnahmen und der Bewertung der Auswirkungen von Lärmminderungsmaßnahmen sowie
- der Erläuterung der Lärmauswirkungen der komplexen Rad-Schiene-Interaktion und wie diese reduziert werden können.

Aktuelle Forschungsprojekte sind beispielsweise die Projekte „Bahnlärmforschung 2023–2025“ oder „LEWE2 – Lärm- und Erschütterungsarme Weiche 2“. Prognosen zur Lärmentwicklung berücksichtigen zukünftige Verkehrsentwicklungen wie Verkehrsprognosen (z. B. VPÖ 2040+) und verkehrspolitische Pläne (z. B. Mobilitätsmasterplan), um rechtzeitig geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu planen und umzusetzen. ESRS S3-4.32.d; ESRS S3-4.35

In Bezug auf die Minderung von potenziellen Reputationsrisiken werden diese durch die Implementierung transparenter Beschwerdemechanismen sowie mittels proaktiver und offener Kommunikation effektiv reduziert. Diese Maßnahmen ermöglichen es, frühzeitig auf Anliegen und potenzielle Probleme zu reagieren, bevor sie sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung auswirken. ESRS S3-4.34.a

Sonstige Maßnahmen im Bereich Betroffene Gemeinschaften[1]		Status[2]	Wesentliche IRO
Lärmarme Bremssohlen	Die Rail Cargo Group hat ihre Güterwagenflotte mit lärmarmen Bremssohlen ausgestattet, um den Schienengüterverkehr leiser zu machen. Diese Bremsen sorgen für glattere Laufflächen und reduzieren dadurch die Rollgeräusche erheblich – Güterzüge sind dadurch fast um die Hälfte leiser. Mit über 99 % der Flotte, die nun mit leisen Bremsen ausgestattet ist, erfüllt die Rail Cargo Austria AG die seit 2024 geltenden gesetzlichen Anforderungen und ermöglicht den Einsatz der Wagen auf den „Quieter Routes“ gemäß den europäischen TSI-Noise-Vorgaben.	Abgeschlossen	S3-A-1 S3-F-1
Minimierung von Erschütterungen / Vibrationen	Zur Reduzierung von Erschütterungen und Vibrationen im Schienenverkehr werden gezielt fahrzeugseitige Maßnahmen umgesetzt. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, wie der technische Zustand des Rollmaterials, das Gewicht und die Geschwindigkeit der Züge sowie deren Zusammensetzung. Durch regelmäßige Wartung und Modernisierung der Fahrzeuge wird sichergestellt, dass technische Mängel minimiert und Erschütterungen reduziert werden. Zudem trägt eine optimierte Zugzusammenstellung dazu bei, Schwingungen zu verringern und den Fahrkomfort sowie den Schutz der Infrastruktur zu verbessern.	Laufend	S3-A-1 S3-F-1
Schulung und Information der Mitarbeiter:innen	Zur Reduzierung von Bahnlärm werden Mitarbeiter:innen gezielt geschult und informiert, um eine lärmschonende Betriebsführung zu gewährleisten. Spezielle Lärmschutzanweisungen für den Verschub und den Betrieb stellen sicher, dass Maßnahmen zur Lärmminderung konsequent umgesetzt werden. Dies umfasst unter anderem angepasste Fahrweisen, den bewussten Einsatz von Signalhörnern und eine optimierte Rangiertechnik. Die kontinuierliche Sensibilisierung und Weiterbildung des Personals trägt maßgeblich dazu bei, die Lärmbelastung für Anrainer:innen und die Umwelt zu minimieren.	Laufend	S3-A-1 S3-F-1

[1] ESRS 2.MDR-A.68.a, b.
[2] ESRS 2.MDR-A.68.c, e.

S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Die ÖBB wollen ihren Kund:innen ein wachsendes, sicheres und barrierefreies Mobilitätsangebot bieten. Dafür erkennt der Konzern frühzeitig Bedarfe, bezieht Kund:innen aktiv in die Entwicklung ein und steht im regelmäßigen Austausch mit Interessenvertretungen.

Übersicht

Das folgende Kapitel stellt die Konzepte, Ziele und Maßnahmen vor, mit denen der Konzern negative Auswirkungen reduziert und positive Effekte fördert. Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen“ im Bericht nicht als „positive Wirkung“ ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen				
S4-A-1	Kund:innen werden im Abweichungsfall nicht ausreichend zu aktuellen Geschehnissen, Störungen, Baustellen, Unterbrechungen etc. informiert. Dies kann zu Beeinträchtigungen im Reiseablauf führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Nachgelagerte WK
Unterthema: Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-2	Unfälle, einschließlich (Zug-)Zusammenstöße, Entgleisungen, Brände sowie betriebliche und fahrgastbezogene Vorfälle, können zu Verletzungen von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
S4-F-1	Durch Sicherheitsvorfälle auf Eisenbahnanlagen inkl. Eisenbahnkreuzungen und deren Folgen auf Kund:innen kann es zu Mehrkosten kommen.	Risiko	Kurzfristig	
S4-A-3	Intentionale Angriffe / Übergriffe durch Externe können bei Kund:innen zu Körperverletzungen und / oder Sachschäden führen.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
Unterthema: Soziale Inklusion von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen				
S4-A-4	Die konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit im ÖBB Konzern garantiert, dass alle Menschen, unabhängig von physischen und geistigen Einschränkungen, das Reiseangebot problemlos nutzen können.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
Unterthema: Sonstige				
S4-A-5	Unzuverlässige oder unpünktliche Zugverbindungen können das Vertrauen der Fahrgäste in das Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich beeinträchtigen. Verspätungen führen zu Zeitverlust, verpassten Anschlussverbindungen sowie einer Einschränkung der Planbarkeit im Alltag, was die Zufriedenheit und das Nutzungsverhalten der Kund:innen negativ beeinflusst.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vor- und nachgelagerte WK

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3-48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Strategie

Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Die Einbeziehung der Interessen, Standpunkte und Rechte der Verbraucher:innen und Endnutzer:innen wird in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen"* dargestellt. ESRS S4.SBM-2

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

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen*" abgebildet und können in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus sind in der oben stehenden Übersichtstabelle zu finden. ESRS S4.SBM-3.10.b, c, d

Die wesentlichen Stakeholder:innen des ÖBB Konzerns in Bezug auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind Fahrgäste und Nutzer:innen der ÖBB Angebote (B2C).

Die ermittelten wesentlichen Auswirkungen, die in der oben stehenden Übersichtstabelle angeführt sind, betreffen alle Kund:innengruppen des ÖBB Konzerns gleichermaßen, ebenso das finanzielle Risiko S4-F-1. Einzig die Auswirkungen S4-A-4 betreffen folgende Personengruppe im Speziellen: Mobilitätseingeschränkte Reisende (z. B. Menschen im Rollstuhl oder Reisende mit Sehbehinderung).

Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sind bei der Nutzung des Angebots des ÖBB Konzerns nicht von Produkten betroffen, die für sie schädlich sein können oder das Risiko einer chronischen Krankheit erhöhen. Die Angebote des ÖBB Konzerns beeinträchtigen weder das Recht auf Privatsphären noch den Schutz personenbezogener Daten, die freie Meinungsäußerung oder das Recht auf Nichtdiskriminierung. Im Buchungsbereich erfolgt jede Datenverarbeitung gemäß der Datenschutzgrundverordnung sowie den sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und der geltenden Judikatur. Zahlungen werden gemäß den Vorgaben der Finanzinstitute abgewickelt und dabei nur die für die Vertragsdurchführung notwendigen Daten erhoben.

Die Nutzer:innen sind nicht auf genaue und zugängliche produkt- oder dienstleistungsbezogene Informationen wie Handbücher oder Produktetiketten angewiesen, um eine potenziell schädliche Nutzung zu vermeiden. Außerdem nutzt der Konzern keine Marketing- und Verkaufsstrategien, die sich direkt an Kinder oder finanziell schutzbedürftige Personen richten. ESRS 2.SBM-3.10.a, 12

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Der ÖBB Konzern möchte als Gesamtmobilitätsdienstleister Reisende mit Bahn und Bus nachhaltig transportieren. Direkten Kontakt zu jenen Personen, wie sie laut ESRS als Verbraucher:innen und Endnutzer:innen definiert werden, haben die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG. Im Fokus steht die kontinuierliche Erweiterung und Verbesserung des Mobilitätsangebots, orientiert an den Bedürfnissen aller Kund:innen. Zentrale Themen sind dabei unter anderem die Kund:inneninformation, Sicherheit sowie ein barrierefreier Zugang zu Produkten und Dienstleistungen. ESRS S4-1.15

Genauere Informationen zu den Konzepten, welche den Umgang des Konzerns und seiner Teilkonzerngesellschaften mit jenen Themenbereichen regeln, die Endnutzer:innen und Verbraucher:innen betreffen, sind den angeführten Tabellen zu entnehmen.

Nr.	Konzepte [1]	Beschreibung[2]
S4-K-1	Konzern-Sicherheitsstrategie: öffentliche Sicherheit	Die öffentliche Sicherheit ist Teil der Sicherheitsstrategie des ÖBB Konzerns. Sie umfasst den Schutz sowie das subjektive Sicherheitsgefühl von Kund:innen, Mitarbeiter:innen, Anlagen, Assets und transportierten Gütern vor kriminellen Aktivitäten. Der öffentliche Sicherheitsindex (ÖSX) bildet die Entwicklung der öffentlichen Sicherheitsperformance des ÖBB Konzerns in Österreich ab. Er basiert auf den von Konzerngesellschaften und extern (z. B. Polizei) gemeldeten ÖBB-relevanten Ereignissen, die nach Deliktsfeldern gegliedert und nach Schadenspotenzial (insbesondere Übergriffe auf Mitarbeiter:innen) gewichtet werden. Zur gezielten Steuerung liegt der Fokus verstärkt auf Vorläufern, also Ereignissen, die Vorfälle begünstigen oder derene Eintrittswahrscheinlichkeit erhöhen. Solche Risikoakzeptanzkriterien im Bereich öffentliche Sicherheit sind u. a. – Übergriffe auf Kund:innen / Reisende – Diebstähle an Kund:innen / Reisenden – Raub an Kund:innen / Reisenden Der ÖSX umfasst die Topkennzahlen Übergriffe und Drohungen auf Mitarbeiter:innen, Diebstahl und Raub an Kund:innen, Sachbeschädigungen, Einbrüche, Suchtmitteldelikte, Betrug sowie Buntmetalldiebstahl.
S4-K-2	Konzern-Sicherheitsstrategie: betriebliche Sicherheit	Die betriebliche Sicherheit ist ebenfalls ein Teilbereich der Sicherheitsstrategie des ÖBB Konzerns. Die betriebliche Sicherheit umfasst die Steuerung und Maßnahmensetzung zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs in der eigenen Wertschöpfungskette. Die Anlagensicherheit, Fahrzeugsicherheit sowie betriebstechnische Sicherheit stellen wesentliche Bestandteile dar. Für die Koordination und die strategische Ausrichtung der betrieblichen Sicherheit ist gemäß Konzernrichtlinie 17 die Organisationseinheit Systemtechnik und Konzernproduktion zuständig. Der betriebliche Sicherheitsindex (BSX) bildet die langfristige Entwicklung der betrieblichen Sicherheitsperformance des ÖBB Konzerns in Österreich ab. Der BSX des ÖBB Konzerns setzt sich aus den BSX der ÖBB Teilkonzerne und Konzerngesellschaften zusammen. Berücksichtigt werden betriebliche Vorfälle (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen, Brände an Fahrzeugen, Personenschäden aus dem Betriebsablauf) sowie Gefährdungen, die zu Unfällen führen können (z. B. Signalüberfahrungen, verlorene Wagenteile aufgrund technischer Ursachen, schwere Mängel). Der BSX berechnet sich aus der Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert.

[1] Die Strategien / Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c.

[2] ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Nr.	Konzepte [1]	Beschreibung[2]
S4-K-3	Umsetzungsplan Barrierefreiheit 2022 bis 2025+	Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und Expert:innen den Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) für den ÖBB Konzern gesamthaft entwickelt. Die im Etappenplan (2006 bis 2015) enthaltenen Maßnahmen wurden mit den Behindertenorganisationen diskutiert. Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) für Österreich gemäß TSI-PRM59 herausgegeben und veröffentlicht hat. 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis 2027 in Form von Stakeholder:innendialogen, bei denen unter anderem Vertreter:innen der Behindertenorganisationen und des Parlaments anwesend waren, vorgestellt und diskutiert. Dieser Informations- und Abstimmungsprozess erfolgt in regelmäßigen Abständen und fand zuletzt im Herbst 2023 statt. Ziel ist es, dass bis zum Jahr 2027 alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten baulich barrierefrei gestaltet sind. Zusätzliche Bahnhöfe werden somit bis 2027 barrierefrei.
S4-K-4	Teilkonzernstrategie Personenverkehr	In der Teilkonzernstrategie des Personenverkehrs für das Geschäftsfeld „Wettbewerbsfähiges Bahnunternehmen" steht das Ziel „Begeisternde Angebote und moderne Kund:innenbindungsinstrumente für den Erhalt der Qualitätsführerschaft". Die Messung und Überprüfung der Erreichung dieses Ziels erfolgt einerseits über die Kund:innenzufriedenheitsanalyse und andererseits über die Umsatzzahlen. Darüber hinaus legt die Strategie auch konkrete Wachstumsziele für weitere Geschäftsmodelle im Bereich „Wettbewerbsfähiges Busunternehmen" und „Mobility as a Service" (u. a. für ÖBB 360° – First- und Last-Mile-Angebote) fest. Die Teilkonzernstrategie orientiert sich an den Wachstumszielen und legt Zielzustände und Beurteilungskriterien auch für weitere Dimensionen (z. B. Kostenstrukturen, Qualität, Personenkilometer) fest.
S4-K-5	Teilkonzernstrategie Infrastruktur #INFRA.Mobilitäts-wende	Unter dem Titel #INFRA.Mobilitätswende legt der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur seine strategische Ausrichtung und seine Vision für die kommenden Jahre vor. Abgeleitet von der Vision und den strategischen Zielen baut die Strategie auf sechs strategischen Stoßrichtungen auf. Für das Thema „Verbraucher:innen und Endnutzer:innen" ist die Stoßrichtung kund:innenzentriertes Geschäftsmodell definiert: – Wir sind eine wichtige Partnerin in einem digital und analog vernetzten Mobilitätsökosystem. – Die kund:innennzentrierte Ausrichtung wird mit der Steuerung nach Achsen und Services unterstützt. – Wir sind in Österreich und Europa eine starke Stimme für Interoperabilität, internationale Verkehrsabwicklung und effiziente Regulierung. – Servicepreise müssen sich – mit Ausnahme verkehrspolitischer Vorgaben – an Vollkosten orientieren. Zusätzlich zum Kernmarkt Österreich werden relevante europäische Korridore, an Österreich angrenzende Bahnstrecken sowie Terminal- und Hafeninfrastrukturen in Nachbarstaaten betrachtet.

[1] Die Strategien / Konzepte werden, sofern nicht für den gesamten ÖBB Konzern verabschiedet, vom jeweils zuständigen Vorstand beschlossen und gelten für die darin definierte Gesellschaft. ESRS 2.MDR-P.65.b, c.
[2] ESRS 2.MDR-P.65.a, b, c.

Weitere Überlegungen zu strategisch relevanten Themen, die sich aktuell in Ausarbeitung befinden:

- Produktportfoliostrategie: Ziel im Teilkonzern Personenverkehr ist ein optimiertes Produktportfolio entlang der 4 P (Product, Price, Place, Promotion) unter Einbeziehung von Kund:innenfeedback. Jede Person soll ein passendes Mobilitätsangebot finden, um die Kund:innenzufriedenheit zu erhöhen.
- Kund:inneninformation: Aufgrund des sich ergebenden Handlungsbedarfs startete im Herbst 2024 ein mehrjähriges Projekt mit Fokus auf Kund:inneninformation im Abweichungs- (z. B. Verspätungen, Zugänderungen) und Störfall (kurzfristige Krisen, die großflächig Schaden auslösen, wie beispielsweise das Hochwasser im September 2024). Dieses Projekt ist Teil eines konzernweiten Programms zur Steigerung der Resilienz des Bahnsystems, nähere Informationen dazu in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen* und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell". Dabei wird unter anderem an der Zentralisierung und kontrollierten Steuerung der Reisendeninformation gearbeitet. Zum Zeitpunkt der Berichtslegung können noch keine weiteren Angaben gemacht und veröffentlicht werden.

Die Beachtung der Menschenrechte steht für den ÖBB Konzern auch im Kontext mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen an oberster Stelle und ist in bestehenden Policies (Code of Conduct, Supplier Code of Conduct, ÖBB interner Gleichstellungs-Policy) des ÖBB Konzerns festgeschrieben. Informationen dazu sind in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance" bei „Soziale Mindestschutzstandards"* zu finden. Für das Jahr 2025 sind keine schwerwiegenden Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Verbindung mit den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen des ÖBB Konzerns bekannt. ESRS S4-1.16.a, b, c, 17, 35

Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen und Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Je nach Verfahren werden die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen selbst oder über Interessenvertreter:innen (z. B. Österreichischer Behindertenrat) einbezogen. Die Verfahren setzen sich zum Teil aus regelmäßig wiederkehrenden sowie aus einmaligen Schwerpunkterhebungen zusammen. Details sind den unten stehenden Beschreibungen zu entnehmen. Die Verantwortung für die Durchführung und Einbeziehung der Ergebnisse in das Unternehmenskonzept trägt der zuständige Vorstand. ESRS S4-2.20.a, b, c

Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen*)	
Kund:innenzufriedenheits-analyse	Der ÖBB Konzern bezieht seine Kund:innen direkt und laufend mit ein, um ihre Anforderungen und Wünsche besser kennenzulernen. Das umfangreichste Tool dazu ist die Kund:innenzufriedenheitsanalyse, die jährlich mit 8.000 Personen durchgeführt wird. Sie gibt Insights zur Wahrnehmung der Leistungserbringung, zeigt Verbesserungspotenziale auf und lässt Rückschlüsse auf den langfristigen Kund:innenbedarf zu. Die Inhalte können erweitert und vertieft werden, um einen konkreten Bezug auf ermittelte Auswirkungen und ihre Entwicklung zu nehmen.
Marktforschung	Bei merklichen Veränderungen in der Kund:innenzufriedenheitsanalyse gegenüber dem Vorjahr erfassen anlassbezogene qualitative und quantitative Umfragen die Hintergründe. Diese spezifischen Abfragen werden im Laufe des Jahres durch allgemeinere Abfragen ergänzt. Der ÖBB Konzern gibt bis zu 20 Marktforschungen zum Thema „Kund:innenzufriedenheit" pro Jahr bei unabhängigen Instituten in Auftrag. Die Ergebnisse bilden die Basis für die weitere strategische Ausrichtung und dienen der Ableitung von operativen Maßnahmen.
Vor-Ort-Maßnahmen	Das subjektive Sicherheitsgefühl ist maßgebend für einen angenehmen Aufenthalt auf den Bahnhöfen und in den Zügen. Um die Sicherheit der Kund:innen im Zug sicherzustellen, werden sie bei Bedarf vor Ort informiert. Sicherheits- und Verhaltensregeln werden einfach und verständlich kommuniziert (Piktogramme), Fahrgastrechte sind ausgehängt, Schutzvorschriften sind zusätzlich online einsehbar. Auch Lautsprecherdurchsagen erhöhen die Sicherheit der Kund:innen. Ausgebildetes Sicherheitspersonal der ÖBB-Operative Services GmbH ist rund um die Uhr für die Sicherheit am Bahnhof im Einsatz und tritt, teilweise in Kooperation mit der Polizei, in Interaktion mit den Fahrgästen. Im Anlassfall rufen regionale Einsatzkoordinator:innen sowohl stationäre als auch mobile Mitarbeiter:innen hinzu. Auf diese Weise erfolgt eine rasche Hilfeleistung vor Ort. Darüber hinaus können sich Kund:innen mit Anliegen zur Sicherheit direkt an das ÖBB Sicherheitspersonal wenden. Auf diese Weise wird das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt. Weitere Sensibilisierungs- und bewusstseinsbildende Maßnahmen finden vor Ort, aber auch z. B. in Schulen statt.
Vorfalluntersuchungen	Gesetzlich vorgeschriebene Vorfalluntersuchungen ermöglichen es, Auswirkungen auf die Kund:innen zu erkennen. Nach der Meldung eines Vorfalls – durch Kund:innen oder Mitarbeiter:innen – erfolgt in der eigens dafür eingerichteten Abteilung eine Untersuchung. Wird ein Bedarf erkannt, erfolgt die Ergreifung von Maßnahmen entlang der Strategie.
Kund:innenfeedback	Über direktes Kund:innenfeedback können Maßnahmen auf ihre Wirkung überprüft werden. Das Feedback holt der ÖBB Konzern z. B. über Zufriedenheitsumfragen ein. Diese erreichen die Kund:innen niedrigschwellig im Zug (z. B. via QR-Code), online oder telefonisch, über Kund:innen- und Bevölkerungsbefragungen.

*) ESRS S4-2.20.a, b, c.

Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen*)	
Einbeziehung von Interessen-vertreter:innen	Die ÖBB stehen in engem Austausch mit dem Österreichischen Behindertenrat (ÖBR). Zudem ist der ÖBR aktiv in zahlreiche Projekte und Maßnahmen zur Barrierefreiheit eingebunden und beteiligt sich bereits ab der Planungsphase. Der ÖBR sowie viele weitere Behindertenorganisationen, Interessenvertretungen und Expert:innen werden im Rahmen von Stakeholder:innendialogen eingeladen, über aktuelle und zukünftige Themen im Zusammenhang mit barrierefreier Mobilität zu diskutieren. Dies hat zur Folge, dass die ÖBB über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende umsetzen. Auch ein fachlicher Austausch mit anderen Bahnen im EU-Raum findet im Zuge von Arbeitsgruppen statt. Im Zuge von Usability-Tests wird weiters (in Zusammenarbeit mit dem ÖBR als Vertreter der mobilitätseingeschränkten Reisenden) die Wirksamkeit getroffener Maßnahmen überprüft. Dies stellt sicher, dass die Maßnahmen tatsächlich zu einer besseren Barrierefreiheit führen. Kund:innen, die sich benachteiligt fühlen, haben zudem die Möglichkeit, an einem Schlichtungsverfahren gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz teilzunehmen. In diesem Rahmen findet eine Mediation zwischen dem Unternehmen und den betroffenen Kund:innen statt, um gemeinsam Lösungen zu finden. ESRS S4.SBM-3.11
	Gehen Hinweise ein, dass ein Angebot oder eine Dienstleistung der ÖBB bestimmte Kund:innengruppen ausschließen könnte, werden diese Hinweise dezentral analysiert, bei Bedarf in die Strategie über- und etwaige Maßnahmen abgeleitet. Im Zuge der Ausarbeitung der Produktportfoliostrategie ist eine Zentralisierung der Prozesse geplant. Die Verantwortung für die Zentralisierung des Prozesses liegt in der Einheit Produkt- und Unternehmensentwicklung. Werden Bedarfe erkannt und entlang der Strategie Maßnahmen gesetzt, so kann deren Erfolg wiederum anhand der Kund:innenzufriedenheitsanalyse, der Marktforschung und der Auswertung von Feedback auf den oben genannten Kanälen ermittelt werden.

*) ESRS S4-2.20.a, b, c.

Der zentrale Ansatz, um den Bedarf an Abhilfemaßnahmen festzustellen, ist der direkte Kontakt zu den Kund:innen. Ihnen stehen verschiedene, vom ÖBB Konzern eingerichtete und betriebene Kanäle zur Verfügung, um ihre Anliegen zu äußern – u. a. das ÖBB Kund:innenservice. Die dort eingehenden Anrufe und E-Mails werden systematisch erfasst und ausgewertet, um Bedarfe zu erkennen. Weitere Kanäle, über die Wünsche, Anregungen und Beschwerden eingehen können, sind Reisezentren an größeren Bahnhöfen oder auch das Kund:innenservice, an das sich die Kund:innen persönlich wenden können, sowie die diversen Social-Media-Kanäle. Anfragen, die über diese Kanäle eingehen, werden ebenfalls erfasst und ausgewertet und an die zuständige Teilkonzerngesellschaft weitergeleitet. Um Personen vor etwaigen Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, verfügt der ÖBB Konzern über ein umfassendes Compliance-Management-System, das in *Kapitel E.4. „Governance-Informationen"* detailliert beschrieben wird. ESRS S4-3.25.a-d, 26, 32.c

Die dargestellten Kanäle und Verfahren geben dem Konzern einerseits die Möglichkeit, die Wirksamkeit seiner gesetzten Maßnahmen und Abhilfemaßnahmen nachzuverfolgen und zu bewerten, und andererseits zu erkennen, welche zusätzlichen Maßnahmen erforderlich und angemessen sind, um auf potenzielle oder tatsächliche negative Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen zu reagieren. ESRS S4-4.31.d, 32.a, b, c

Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die nachfolgenden Ziele unterstützen den Konzern dabei, seine Angebote laufend und langfristig zu optimieren und an die Wünsche und Bedürfnisse der Kund:innen anzupassen. Die Ziele wurden unter anderem mithilfe der Ergebnisse der beschriebenen Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen erarbeitet. Des Weiteren ermöglichen diese Mechanismen das Nachschärfen von Zielen, falls sich die Bedürfnisse und Anforderungen der Kund:innen ändern. Die direkte Einbindung der Interessenträger:innen erfolgte bei der Erstellung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse, jedoch nicht bei den einzelnen Zielformulierungen. ESRS 4-5.41.a, c, ESRS 2.MDR-T.80.h

Die Erkenntnisse der beschriebenen Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen werden den relevanten internen Bereichen zur Verfügung gestellt. In Verbindung mit den erforderlichen finanziellen Mitteln, die einerseits aus dem bundesseitigen Planungs- und Finanzierungsinstrument (Rahmenplan der ÖBB) bereitgestellt und andererseits durch Abgeltungsbeträge der Verkehrsdiensteverträge sowie Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen erzielt werden, schaffen diese Erkenntnisse die Grundlage für die weitere strategische Ausrichtung des Unternehmens. Im Rahmen der jährlichen Budgetplanung bildet diese finanzielle Grundlage die Basis für die Ableitung und Umsetzung konkreter operativer Maßnahmen. ESRS S4-4.34, 37

Die Verwirklichung der Ziele wird durch das regelmäßige Erheben der Zielwerte nachverfolgt. ESRS S4-5.41.b

Ziel[1]	Zieljahr	Zielniveau	Einheit	Basisjahr	Basisjahrwert	Status 2025	Status 2024	Abhilfemaßnahmenhierarchie[2]	Konzepte	Wesentliche IRO
Verbesserung des betrieblichen Sicherheitsindex (BSX) um 2 % pro Jahr[3]	2030	76,4	Index	2012-2016	97,4	68,0	61,9	[1] [2]	S4-K-2	S4-A-2 S4-F-1
Verbesserung des öffentlichen Sicherheitsindex (ÖSX) um 2 % pro Jahr[4]	2030	90,7	Index	2018-2022	106,6	150,0	150,1	[1] [2]	S4-K-1	S4-A-3
Halten der Kund:innenzufriedenheit auf mind. 75 Punkte im Jahr 2030 (ÖBB-Personenverkehr AG)[5]	2030	≥ 75	Punkte	2024	75	76	75	[1] [2]	S4-K-4	S4-A-1 S4-A-4 S4-A-5
Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)[5]	2030	76	Punkte	2023	74	74	73	[1] [2]	S4-K-5	S4-A-1 S4-A-5
Barrierefreier Bahnfuhrpark Personen-Nah- und Fernverkehr	2030	96	Prozent	2023	74,4	76,8	75,2	[1] [2]	S4-K-3 S4-K-4	S4-A-4
Angebot einer barrierefreien Verkehrsstation im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für 90 % der Fahrgäste bis 2027[6]	2027	90	Prozent	2022	86,5	88,6	88,2	[1] [2]	S4-K-3 S4-K-5	S4-A-4
Pünktlichkeit Personen-Fernverkehr	2030	89,0	Prozent	2020	84,1	81,6	78,2	[1] [2]	S4-K-4 S4-K-5	S4-A-5
Pünktlichkeit Personen-Nahverkehr	2030	97,0	Prozent	2020	95,7	94,8	94,3	[1] [2]	S4-K-4 S4-K-5	S4-A-5
Pünktlichkeit Güterverkehr	2030	83,0	Prozent	2020	80,4	77,1	76,1	[1] [2]	S4-K-4 S4-K-5	S4-A-5

[1] ESRS 2.MDR-T.80.b, c, d, e, j.

[2] Stufen der Abhilfemaßnahmenhierarchie: [1] Vermeidung, [2] Minimierung, [3] Wiederherstellung und Sanierung, [4] Ausgleich oder Kompensation.

[3] Ausgangsbasis ist der Wert von 2012 mit 100. Der Basisjahrwert 97,4 der Zielwertberechnung wurde aus dem Fünfjahresschnitt von 2012 bis 2016 mit einer jährlichen Verbesserung um 2% ab 2018 definiert und im Jahr 2023 bis 2030 fortgeschrieben. Berechnung: Der betriebliche Sicherheitsindex berechnet sich aus der Anzahl der definierten Vorfälle / Ereignisse multipliziert mit einer vom jeweiligen Schadenspotenzial abgeleiteten Gewichtung und wird mit den gefahrenen Zugkilometern normiert. Die Darstellung des Index erfolgt in Punkten, wobei die Entwicklung in Relation zum Bezugspunkt (Ausgangsbasis ist der Indexwert 2012 = 100) dargestellt wird. Je niedriger der Wert, desto besser.

[4] Ausgangsbasis ist der Wert von 2019 mit 100. Der Basisjahrwert 106,6 der Zielwertberechnung wurde aus dem Fünfjahresschnitt von 2018 bis 2022 mit einer jährlichen Verbesserung um 2% ab 2023 definiert und bis 2030 fortgeschrieben. Berechnung: Aus Teilkonzerngesellschaften und extern (z. B. Polizei) gemeldeten Fällen werden ausgehend vom schwerwiegendsten Ereignis in Bezug auf das mögliche Schadenspotenzial (Übergriffe auf Mitarbeiter:innen) abgestuft gewichtet. Je niedriger der Wert, desto besser.

[5] Die Erhebung erfolgt anhand von Fragebögen (Selbstausfüller), aus denen sich der KPI-Wert in % (Mittelwert auf 100 % kumuliert) errechnet.

[6] Die Kennzahl Barrierefreiheit berechnet sich mittels Division der Summe der Reisenden an barrierefreien Bahnhöfen durch die Summe der gesamten Reisenden. Die Angabe der Kennzahl erfolgt in Prozent und wird jährlich ermittelt.

Im Folgenden werden weitere Informationen zu den oben genannten Zielen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen erläutert sowie die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele aufgelistet. Diese Maßnahmen minimieren wesentliche negative Auswirkungen des ÖBB Konzerns auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und erzielen wesentliche positive Auswirkungen. Die Wertschöpfungskette wurde bei der Analyse und Erarbeitung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mitbetrachtet. Die dargestellten Maßnahmen können die Wertschöpfungskette in unterschiedlichem Ausmaß sowohl direkt als auch indirekt beeinflussen. ESRS S4-4.31.a; ESRS 2.MDR-A.68.b

Falls im Berichtsjahr eine wesentliche Änderung einer Zielsetzung vorgenommen wurde, wird dies in der Methodikbeschreibung erläutert. ESRS 2.MDR-T 80.i

Ziel	Verbesserung des betrieblichen Sicherheitsindex (BSX) um 2 % pro Jahr	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Der BSX wird aktuell konzernweit für das ÖBB Schienennetz im Inland erhoben.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31. März 2023 vereinbart. Die Einführung eines Verbesserungsgebots mit einer Grundspannung von 2 % pro Jahr bildet die Grundlage für den Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern. Der konzernweite BSX hat sich im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr 2024 leicht verschlechtert (+6 / Vj: 62), liegt jedoch besser als der Zielanspruch. Es gab vier Zugzusammenstöße in den letzten 12 Monaten. Mit zwei Zugentgleisungen in den letzten 12 Monaten liegen diese unter dem maßgebenden Fünfjahresschnitt.	
Maßnahme		
Maßnahmenportfolio zur Reduktion von Signalüberfahrungen[4) 5)]	Unerlaubte Signalüberfahrungen bzw. etwaige darauf resultierende Zugkollisionen stellen ein betriebliches Risiko im Eisenbahnverkehr dar und somit ein Sicherheitsrisiko für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen. Ein umfangreiches Maßnahmenportfolio unterstützt den ÖBB Konzern dabei, dieses Risiko zu reduzieren. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem: – Ausbau ETCS (European Train Control System): Das europäische Zugbeeinflussungssystem wird sowohl fahrzeugseitig als auch auf der Strecke verbaut und wird dazu beitragen, das Sicherheitsniveau auf dem Schienennetz weiter zu verbessern. – Weiterentwicklung der Warn-App: Diese ist seit rund fünf Jahren bei den ÖBB Triebfahrzeugführer:innen im Einsatz und gibt ein akustisches Warnsignal ab, wenn der Zug gegen ein Halt zeigendes Signal anfährt.	Laufend
Verbesserung Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen[4) 6) 7)]	Österreichweite Maßnahmen im Eisenbahnkreuzungsbereich erhöhen die Sicherheit der Kund:innen zusätzlich: – Auflassung von Eisenbahnkreuzungen: z. B. Ausbau von Über- / Unterführungen – Umrüstungen von nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen – Installation von Zuglaufcheckpoints u. a. zur Reduktion des Entgleisungsrisikos – Einbau von Gleisfreimeldeanlagen und Ausbau des ETCS-Systems zur Reduktion des Kollisionsrisikos	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).
[6)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Infrastruktur AG.
[7)] Die beschriebene Maßnahme wurde ergriffen, um das wesentliche Risiko S4-F-1 zu mindern. ESRS S4-4.33.a.

Ziel	Verbesserung des öffentlichen Sicherheitsindex (ÖSX) um 2 % pro Jahr bis 2030	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Das Ziel betrifft Verbraucher:innen und Endnutzer:innen im Inland.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Die Sicherheitsziele bis 2030 stellen die gesellschaftsspezifischen Ambitionen dar. Ihre Festlegung wurde im 12. ÖBB Sicherheitsrat vom 31. März 2023 vereinbart. Die Einführung eines Verbesserungsgebots mit einer Grundspannung von 2 % pro Jahr bildet die Grundlage für den Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus im ÖBB Konzern. Der ÖSX lag im Jahr 2025 mit 150 Punkten über dem Zielanspruch und befindet sich auf Vorjahresniveau (Vj: 150,1). Dafür verantwortlich waren unter anderem Anstiege in den Kategorien Drohungen gegenüber Mitarbeiter:innen, Suchtmitteldelikte, Betrug und Vandalismus. Insbesondere eine erhöhte Aufmerksamkeit zur Meldebereitschaft der Mitarbeiter:innen, aber auch steigendes Fahrgastaufkommen sowie Formen der organisierten Bandenkriminalität trugen maßgeblich zu einer Erhöhung bei. Die Übergriffe auf Mitarbeiter:innen mit Verletzungen liegen auf hohem Niveau. Allgemein ist hier eine leicht rückläufige Tendenz im Berichtszeitraum zu verzeichnen.	
Maßnahme		
Masterplan[4) 5)]	Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen durch externe / äußere Einflüsse, Störungen bzw. Bedrohungen sowie im Kontext zu aktuellen Themen wie beispielsweise die Resilienz(steigerung) kritischer Einrichtungen (RKE-Richtlinie), ist es geboten, das gesamte Risikoportfolio im Bereich der öffentlichen Sicherheit aufzuarbeiten und zu aktualisieren. Abgeleitet aus den identifizierten Risiken bzw. auf Basis des erstellten Risikoportfolios soll ein entsprechendes Maßnahmenpaket entwickelt werden (Technik, Organisation, Mensch). Die Aufarbeitung soll im Rahmen des Masterplans „Öffentliche Sicherheit“ erfolgen.	In Umsetzung
Technische Ausrüstung[4) 5)]	Um intentionale Angriffe und Übergriffe durch externe Personen auf Kund:innen zu reduzieren, setzen die ÖBB verschiedene Sicherheitsmaßnahmen. Diese sollen Körperverletzungen und / oder Sachschäden bei Kund:innen verhindern. Ein zentraler Schwerpunkt ist der Ausbau der Videoüberwachung an Bahnhöfen und in Zügen – jeweils im Rahmen der datenschutzrechtlichen Möglichkeiten. Zusätzlich werden Security-Mitarbeiter:innen und Zugbegleiter:innen mit Bodycams ausgestattet, um die Aufklärungsrate bei strafrechtlich relevanten Vorfällen zu verbessern.	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG).

Ziel *(Fortsetzung)*	Verbesserung des öffentlichen Sicherheitsindex (ÖSX) um 2 % pro Jahr bis 2030	Status[1)]
Maßnahme		
Zusammenarbeit mit der Polizei[4) 5)]	Die Zusammenarbeit mit der Polizei umfasst Schwerpunktaktionen an gezielten Hotspots, die Erhebung von Videodaten, den laufenden Informationsaustausch und die technische Unterstützung bei Observationen. Zusätzlich setzt der Konzern auf verstärkte Polizeipräsenz und zur Betreuung von Randgruppen auf die Zusammenarbeit mit sozialen Einrichtungen (etwa Winternothilfe, Kältetelefon, Caritas etc.), um das subjektive Sicherheitsgefühl der Kund:innen zu verbessern.	Laufend
Schulungen[4) 5)]	Schulungsmaßnahmen sensibilisieren ÖBB Mitarbeiter:innen z. B. zur bewussten Wahrnehmung von tatfördernden Situationen.	Laufend
Verstärkter Einsatz von Sicherheitspersonal [4) 5)]	Mehr Sicherheitspersonal u. a. in Nachtzügen und an Bahnhöfen dient der Abschreckung von Täter:innen und steigert das subjektive Sicherheitsgefühl zusätzlich.	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG (Tochtergesellschaft des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur).

Ziel	Halten der Kund:innenzufriedenheit auf mind. 75 Punkte im Jahr 2030 (ÖBB-Personenverkehr AG, nur Bahn)	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Das Ziel betrifft B2C-Kund:innen der Bahn im Inland.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Die ÖBB-Personenverkehr AG setzt umfassende Qualitätsstandards für eine hohe Kund:innenzufriedenheit. Um diese zu erreichen und in weiterer Folge konstant zu halten, gibt es entsprechende Beurteilungskriterien, die im Zuge der jährlichen Strategie-Reviews mit Vorstandsmitgliedern und Führungskräften der Gesellschaft evaluiert und bewertet werden. Im Jahr 2025 wurden daher die Ziele zur Kund:innenzufriedenheit auf Basis der Ergebnisse der vergangenen Jahre evaluiert und das Ziel gesetzt, diesen Wert bis 2030 weiterhin konstant zu halten. Die Kennzahl entwickelt sich planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	
Maßnahme		
Abstimmungsschnittstelle etabliert[4) 5)]	Im Zuge der Erarbeitung der Produktportfoliostrategie wurde eine zentrale Einheit geschaffen, die alle Erkenntnisse (aus Kund:innenzufriedenheitsanalyse, Marktforschung, weitere Kanäle) sowie alle Maßnahmen koordiniert und zentral organisiert.	In Umsetzung
Kund:innenbefragung[4) 5)]	Im Rahmen der Kund:innenbefragung werden im Inland auf drei unterschiedliche Arten Daten erhoben: Telefoninterview, Selbstausfüller (schriftliche Fragebögen) und Beobachtung / Mystery-Touren. Die Ergebnisse bieten einen Dreijahresvergleich in allen Teilgesellschaften.	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR.T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

Ziel	Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Das Ziel betrifft die B2C-Kund:innen des Teilkonzern ÖBB Infrastruktur.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Das Ziel wurde von den Fachexpert:innen des Stabs Unternehmensentwicklung basierend auf für den Teilkonzern ÖBB Infrastruktur relevanten Ergebnissen der Befragung von Fahrgästen erarbeitet und von der verantwortlichen Stabsleitung freigegeben. Die Kennzahl hat sich 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 etwas verbessert (+1). Besonders die Pünktlichkeit, das Wegeleitsystem sowie die Information am Bahnhof im Regelfall wurden als sehr gut bewertet. Es wurde auch im Jahr 2025 stetig daran gearbeitet, die Qualität weiter zu verbessern und so die Kund:innenzufriedenheit noch weiter zu steigern.	
Maßnahme		
Pünktlichkeit[4) 5)]	Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätskriterium sowohl für die Kund:innenzufriedenheit als auch für die Nachhaltigkeit. Die Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt innerhalb des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur gesamt im Rahmen des regelmäßigen Steuerkreises Pünktlichkeit und auf Konzernebene im Rahmen des Pünktlichkeitszirkels auf Expert:innenebene bzw. im Lenkungsgremium Pünktlichkeit auf Ebene der Vorstandsmitglieder / Geschäftsführer:innen. Die Schwerpunktsetzung des Teilkonzerns Infrastruktur liegt auf der laufenden Optimierung der Verfügbarkeit der Anlagen, der zeitgerechten Reinvestition in Anlagen zur Vermeidung von Langsamfahrstellen, der Forcierung von Abweichungsfahrplänen während Bauarbeiten und der operativen Exzellenz in der Disposition.	Laufend
Sharingangebote für die erste und letzte Meile[4) 5)]	Carsharing, Bikesharing und E-Scootersharing sowie Rufbusse bieten Bahnnutzenden ein flexibles Angebot für die erste und letzte Meile. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Stationierung solcher Angebote durch bedarfsorientierte und diskriminierungsfreie Bereitstellung von gekennzeichneten Flächen.	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzern ÖBB Infrastruktur.

Ziel *(Fortsetzung)*	Steigerung der Kund:innenzufriedenheit auf 76 Punkte im Jahr 2030 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status[1]
Maßnahme		
Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen [4] [5]	Auch das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen" ist von besonderer Bedeutung, weswegen die Bewusstseinsbildung zu Gefahren an Bahnanlagen notwendig ist. Jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen infolge von unüberlegtem Handeln, Unwissenheit und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige mit tödlichem Ausgang. Um diese Unfälle zu vermeiden, gilt es, vor allem Jugendliche zu informieren und entsprechend aufzuklären. Daher startet jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder:innengruppen direkt eingebunden. Zusätzlich werden Schulen im Inland Sicherheitsvorträge zur Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen angeboten. Diese dauern eine Schulstunde und werden von speziell geschulten ÖBB Sicherheitsvortragenden gehalten. Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen" wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day" (ILCAD) Anfang Juni besondere Aufmerksamkeit gewidmet.	Laufend
Sicherheitsprogramm [4] [5]	Bei allen Aktivitäten im Teilkonzern ÖBB Infrastruktur steht Sicherheit immer an oberster Stelle. Das Sicherheitsprogramm basiert auf Erkenntnissen aus Vorfällen, Unfalluntersuchungsberichten, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) und dem Trendmonitoring der ÖBB-Infrastruktur AG. Folgende Schwerpunkte sind für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen relevant: – Vorbeugung der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen durch Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen, Über- oder Unterführungen von Eisenbahnkreuzungen und Ausbau von technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen – Reduktion des Entgleisungsrisikos durch die Installation von Zuglaufcheckpoints – Reduktion des Kollisionsrisikos durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen, Nachrüstung PZB – Indusimagnete (Induktive Zugsicherung) und durch den ETCS-Ausbau	Laufend
Park & Ride [4] [5]	Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Park & Ride-Anlagen (P&R) stellen die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn dar. Insbesondere Personen mit Wohnorten, die nicht oder nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, wird somit ein einfacher Zugang zum Bahnangebot ermöglicht. Die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit den P & R-Vertragspartnern (Länder / Gemeinden). Zufahrtssysteme und weitere Maßnahmen, die sicherstellen, dass die P & R-Anlagen tatsächlich Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen, sichern eine effiziente, zielorientierte Nutzung. Im Zuge der Neu- oder Ausbauplanung von P & R-Anlagen wird zudem gemeinsam mit den Vertragspartnern Ländern und Gemeinden eine Verbesserung der Anbindung der Verkehrsstation (öffentlicher Verkehr, Radverkehr) angestrebt, um klimafreundliche Alternativen zur Anreise mit dem Pkw zu stärken.	Laufend
Bike & Ride [4] [5]	Der Neu- bzw. Ausbau von Bike & Ride-Anlagen (B&R) soll den Zugang zur Bahn erleichtern. Das Fahrrad ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskette und das Anbieten von B & R-Anlagen an Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG leistet einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich nachhaltiger Mobilität. Gemeinsam mit Ländern und Gemeinden als Vertragspartner wird an einem raschen und bedarfsorientierten Ausbau von Fahrradstellplätzen gearbeitet. Durch die Bereitstellung von überdachten Stellplätzen sowie dem Ausbau von Stellplätzen mit erhöhter Sicherheit (z. B. Fahrradboxen) wird ein qualitätsvolles und an den Bedürfnissen verschiedener Zielgruppen orientiertes Angebot geschaffen.	Laufend

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene des Teilkonzern ÖBB Infrastruktur.

Ziel	Ausbau barrierefreier Bahn- und Busfuhrpark für B2C-Kund:innen	Status[1]
Zielumfang[2]	Das Ziel betrifft den Bahn- und Busverkehr für B2C-Kund:innen der ÖBB im In- und Ausland.	In Umsetzung
Methodik[3]	Um die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten – also auch für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität –, will der ÖBB Konzern das barrierefreie Angebot bis hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit erweitern. Die Kennzahl entwickelt sich planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	
Maßnahme		
Struktureller Ausbau [4] [5]	Um die Barrierefreiheit für alle Kund:innen des ÖBB Konzerns zu verbessern, unterliegt die gesamte Fahrzeugflotte einem laufenden Modernisierungsprozess. Im Fokus stehen dabei die Herstellung der Rollstuhltauglichkeit, die Erfüllung der EU-Vorgaben zum barrierefreien Reisen sowie das optische und akustische Fahrgastinformationssystem. Auch der Ticketerwerb soll barrierefrei werden. Dazu erfolgte 2022 die Ausschreibung einer neuen Generation von Ticketautomaten mit barrierefreier Bedienbarkeit, welche nun seit Mitte 2024 kontinuierlich an Bahnhöfen in Österreich aufgestellt und getestet werden. Damit erfolgt eine schrittweise Ablöse der bestehenden Automaten. Bis dahin sorgen folgende weitere Maßnahmen für eine verbesserte Barrierefreiheit: – Ausstattung mit niedrigeren Sockeln für ein leichteres Erreichen der Bedienelemente – Kund:innenservice via Remote-Verbindung mit den Ticketautomaten verknüpft und kann bei Fragen unterstützen – Modus für „Einfache Bedienung", damit Kund:innen ein Ticket für eine Fahrt in leichter und einfacher Sprache erwerben können	Laufend

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).

Ziel	Angebot einer barrierefreien Verkehrsstation im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für 90 % der Fahrgäste bis 2027 (Teilkonzern ÖBB Infrastruktur)	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Ziel der Barrierefreiheit ist es, den Zugang zum System Eisenbahn gleichermaßen für alle Menschen zu ermöglichen – inklusive Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.	In Umsetzung
Methodik[3)]	Das Ziel wurde im Rahmen des Netzentwicklungsplans (NEP 2020) festgelegt und von den Vorstandsmitgliedern beschlossen. Der NEP ist ein wesentliches Steuerungsinstrument, welcher Markt- und Stakeholder:innenanforderungen in Relation zum Anlagenbestand sowie zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzt und daraus konkrete Ziele und Maßnahmen ableitet. Im Jahr 2025 profitierten Nutzer:innen von 501 (Vergleich Vj: 481) modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Dementsprechend entwickelt sich die Kennzahl planmäßig in Richtung des definierten Ziels.	
Maßnahme		
Mehr-Sinne-Prinzip[4) 5)]	Mit der Berücksichtigung der barrierefreien Planungsgrundsätze wird ein ganzheitliches und nachhaltiges Mobilitätsangebot im gesamten Netz der ÖBB sichergestellt. Dabei ist die Umsetzung des Mehr-Sinne-Prinzips wesentlich – das heißt, dass bei der Informations- / Wegeleitung bzw. der baulichen Gestaltung zumindest immer zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten angesprochen werden müssen.	Laufend
Moderne und barrierefreie Verkehrs-stationen[4) 5)]	Laufende Investitionen in moderne, barrierefreie Verkehrsstationen des Personenverkehrs (VKS-P), die als Mobilitätsdrehscheiben zwischen den einzelnen Systemen (wie Umsteigerelation innerhalb des öffentlichen Verkehrs z. B. Schiene – Bus oder auch mit Individualverkehr, wie Schiene – Pkw) und innerhalb des Systems Bahn fungieren	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[5)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland und konzernweit.

Ziel	Vorreiterrolle Barrierefreiheit weiter ausbauen	Status[1)]
Zielumfang[2)]	Dieses Ziel betrifft den gesamten ÖBB Konzern (In- und Ausland).	In Umsetzung
Methodik[3)4)]	Um die Zugänglichkeit des Systems Eisenbahn für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten – also auch für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität –, will der ÖBB Konzern das barrierefreie Angebot bis hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit erweitern.	
Maßnahme		
Technische Weiterent-wicklung des Onlineangebots[5) 7)]	Auch die Onlineservices der ÖBB werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit laufend verbessert. Die technische Weiterentwicklung stellt sicher, dass Services wie die Website oder die ÖBB App weiterhin kompatibel mit den gesetzlichen Anforderungen des Web-Zugänglichkeits-Gesetzes sind. Dabei erfüllt der Konzern die rechtlichen Vorgaben der Web Content Accessibility Guidelines (WCAG).	Laufend
Schulungen[5) 6)]	Die regelmäßige Schulung aller Mitarbeiter:innen in der Begleitung von Menschen mit Behinderung unterstützt beim Abbau von Barrieren, beim Angebot eines inklusiven und respektvollen Serviceerlebnisses und bei den konzernweiten Anstrengungen, die Bedürfnisse aller Kund:innen bestmöglich zu erfüllen.	Laufend
Konzern-plattform Barrierefreiheit[5) 7)]	2012 wurde die Konzernplattform Barrierefreiheit gegründet, um eine konzernweit einheitliche Umsetzung von Barrierefreiheit für Mobilitätskund:innen zu gewährleisten. Als strategische Steuerungsplattform verfolgt sie das Ziel, die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sicherzustellen. Hier arbeiten Expert:innen aus verschiedenen Teilkonzerngesellschaften zusammen und tauschen sich regelmäßig aus. Mindestens zweimal jährlich finden Sitzungen der Konzernplattform statt, um den fachlichen Dialog zu fördern.	Laufend

[1)] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2)] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3)] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4)] ESRS 2.MDR-T.80.i, j. [5)] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.
[6)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland auf Ebene der betreffenden Teilkonzerngesellschaft(en).
[7)] Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Inland und konzernweit.

Ziel	Das strategische Pünktlichkeitsziel des ÖBB Konzerns liegt 2030 im Fernverkehr bei 89,0 %, im Nahverkehr bei 97,0 % und im Güterverkehr bei 83,0 %[5].	Status[1]
Zielumfang[2]	Das Ziel betrifft Verbraucher:innen und Endnutzer:innen im Inland sowie Endkunden (im Sinne von Unternehmen) beim Güterverkehr.	
Methodik[3]	Ein sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Bahnbetrieb ist eine zentrale Voraussetzung für die Zufriedenheit der Kund:innen sowie für die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems. Die Zielsetzungen für 2030 wurden im Jahr 2020 vereinbart. Im Jahr 2025 waren 94,1 % (Vj: 93,6 %) der ÖBB Züge im Personenverkehr pünktlich. Die Pünktlichkeit der ÖBB Züge im Fernverkehr zeigte – nach einem Tiefpunkt im Vorjahr – eine Aufwärtsbewegung und lag heuer bei 81,6 % (Vj: 78,2 %). Der Nahverkehr konnte eine Pünktlichkeit von 94,8 % (Vj: 94,3 %) erreichen. Die Güterzüge der Rail Cargo Austria AG fuhren im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 77,1 % (Vj: 76,1 %).[6] Die weiterhin unzureichende Performance einzelner Nachbarbahnen beeinträchtigte spürbar die Pünktlichkeit der Fernverkehrslinien auf den nationalen Hauptachsen. Das Bahnsystem entwickelt sich dynamisch weiter: Mit steigenden Fahrgastzahlen und Zugkilometern, einem ambitionierten Bauprogramm, zunehmenden Herausforderungen durch Extremwetterereignisse und dem Einfluss der Nachbarbahnen wächst die Bedeutung einer gezielten Resilienzstärkung als Schlüssel zur langfristigen Sicherung der Betriebsstabilität.	In Umsetzung
Maßnahme		
Maßnahmen-bündel Pünktlichkeit[4]	Durch gezielte Maßnahmen – wie z. B. der Einsatz von Railjet-Resilienzgarnituren als auch übergreifende Wenden einzelner Fernverkehrslinien am Wiener Hbf – konnte der negative Einfluss auf die Pünktlichkeit verringert werden. Zusätzlich lag der Fokus im Jahr 2025 verstärkt auf der Ausgangspünktlichkeit am Wiener Hbf. Auch der Güterverkehr musste sich – aufgrund seiner internationalen Ausrichtung – auf die betrieblichen Einschränkungen einzelner Nachbarbahnen einstellen. Im Zuge der Umsetzung des nationalen Bauprogramms wurde ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, die durch die Baustellen entstehenden Einschränkungen und Abweichungen möglichst gering zu halten. Eine bereits in den Vorjahren etablierte Maßnahme – die konsequente Erstellung von Abweichungsfahrplänen – wurde erfolgreich fortgeführt. Herausforderungen bei der Zugbereitstellung sowie wiederkehrende Fahrzeugstörungen im Nahverkehr wirkten sich negativ auf die Stabilität der Umläufe aus. In der Folge kam es vermehrt zu betrieblichen Abweichungen, die die Pünktlichkeit reduzierten. Hierzu wurde für den Bereich Nahverkehr auf der Wiener Schnellbahn die Taskforce „S-Bahn Stammstrecke“ eingerichtet, welche diesen Herausforderungen mit gezielten Maßnahmen zeitnah entgegenwirkte.	Laufend

[1] ESRS 2.MDR-T.80.j; ESRS 2.MDR-A.68.e. [2] ESRS 2.MDR-T.80.c. [3] ESRS 2.MDR-T.80.a, f. [4] ESRS 2.MDR-A.68.a, b, c.

[5] Davon betroffen sind im Vergleich zu den Verbraucher- und Endnutzer:innen wie sie unter S4 beschrieben sind, Endkunden (im Sinne von Unternehmen) nur wenn bestellte Gütertransporte nicht rechtzeitig ans Ziel kommen.

[6] Die angeführten Kennzahlen zur Pünktlichkeit werden unbereinigt im Hinblick auf die Extremwetterereignisse im Herbst 2024 berichtet.

Die in diesem Kapitel dargestellten Maßnahmen umfassen solche, die positive Auswirkungen sukzessive erweitern und negative minimieren. Darüber hinaus verfügt der ÖBB Konzern über Abhilfemaßnahmen, um den ad-hoc auftretenden, negativen Auswirkungen schnell und unkompliziert zu begegnen. Kommt es z. B. zu Beeinträchtigungen im Reiseablauf oder zu Sicherheitsvorfällen, greifen festgelegte Prozesse, welche die Verbraucher- und Endnutzer:innen bestmöglich unterstützen. Diese umfassen u. a. Hilfeleistungen wie Mahlzeiten, Erfrischungen, Unterbringungen oder Erstattungen im Verzögerungs- oder Verspätungsfall sowie Haftungen im Schadensfall.[50] ESRS S4-4.31.b, c

E.4. Governance Informationen

G1 Unternehmensführung

Die ÖBB setzen auf Transparenz, Integrität und nachhaltigen Erfolg. Sie fördern eine wertebasierte Unternehmenskultur, achten auf die Einhaltung von Gesetzen und schützen Hinweisgeber:innen. Durch Lobbying unterstützen sie faire Bedingungen für den Schienenverkehr. Außerdem pflegen sie stabile Lieferantenbeziehungen für einen reibungslosen Ablauf im Konzern.

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane sowie deren Zusammensetzung, Aufgaben und Zuständigkeiten und ihr Fachwissen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte wie auch Aspekte der Unternehmensführung werden in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Governance“ beim Unterthema „Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsratsorgane“* dargestellt. ESRS G1.GOV-1.5.a, b

[50] Angabe in Zusammenhang mit den negative Auswirkungen S4-A-1, S4-A-2, S4-A-3.

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

Die allgemeine Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in *Kapitel E.1. Allgemeine Angaben unter „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen"* abgebildet und kann in diesem Abschnitt bei Bedarf nachgelesen werden. ESRS G1.IRO-1.6

Nach den Vorgaben der ESRS werden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung negativer Auswirkungen auf „Unternehmensführung" im Bericht nicht als „positive Wirkung" ausgewiesen, sondern als präventive oder mindernde Maßnahmen dargestellt. Aus der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich die folgenden wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen für den ÖBB Konzern ergeben:

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Unternehmenskultur				
G1-A-1	Die Verankerung von Verantwortlichkeiten und Strukturen in Form von Policies, Organisationshandbüchern etc. gewährleistet das gemeinsame Handeln entlang der festgesetzten Unternehmenswerte und -strategien und gibt Mitarbeiter:innen Klarheit und Orientierung.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
G1-F-1	Durch eine effiziente Steuerung des ÖBB Konzerns und die Verankerung von Verantwortlichkeiten und Strukturen (z. B. Organisationshandbuch, Prozesslandkarte) entlang der festgesetzten Unternehmenswerte und -strategien wird eine konsistente und effiziente Unternehmensführung ermöglicht, die langfristig zur Stabilität und Wertschöpfung des Unternehmens beiträgt.	Chance	Kurzfristig	
Unterthema: Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)				
G1-A-2	Das elektronische Hinweisgeber:innensystem ermöglicht neben den sonstigen Meldekanälen auch die Abgabe von anonymen Hinweisen, schafft damit Vertrauen und schützt Hinweisgeber:innen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
Unterthema: Korruption und Bestechung				
G1-A-3	Ein fehlendes Compliance-Management kann zu einem Arbeitsumfeld führen, das von Unsicherheit und Misstrauen geprägt ist. Mangelnde Transparenz und unklare Regeln fördern potenziell unethisches und unter Umständen strafrechtlich relevantes Verhalten und erschweren es den Mitarbeiter:innen, sich an Standards zu orientieren, was ihre Motivation und Produktivität beeinträchtigt. (potenziell)	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
G1-A-4	Unklare Compliance-Richtlinien sowie fehlende Überwachung machen interne Prozesse anfällig für Unregelmäßigkeiten, Betrug und Korruption. Dies kann zu Fehlentscheidungen, Ressourcenverschwendung und Verlust der organisatorischen Integrität führen.	Negativ	Mittelfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten
Unterthema: Politisches Engagement				
G1-A-5	Lobbying und Verankerung von Positionen und Änderungsanträgen, um bahnrelevanten Initiativen voranzutreiben, unterstützen Klimaschutz und forcieren Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Richtig eingesetzt, kann Lobbying nicht nur dem Unternehmen, sondern auch der Gesellschaft und der Umwelt zugutekommen.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
G1-A-6	Die Mitgliedschaft in Bahninteressengruppen steigert den inhaltlichen Austausch, treibt die Anliegen des ÖBB Konzerns voran und bietet die Möglichkeit, Partner für gemeinsame Anliegen (Klimaschutz, Investitionen in öffentlichen Verkehr) zu finden.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
G1-A-7	Durch die Mitgliedschaften in Bahninteressensgruppen führen Kompromisse zu einer Aufweichung der Position und der Eigeninteressen des ÖBB Konzerns.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK

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

[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) und zur Aufnahme eines neuen Themas im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3-48.g.

[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Nr.	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen[1) 2)]	Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance[3)]	Zeithorizont[3)]	Angaben zur Wertschöpfungskette (WK) bei Auswirkungen[3)]
Unterthema: Management der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich Zahlungspraktiken				
G1-A-8	Hohe, bürokratische Anforderungen (z. B. Vergaberecht, ESG-Kriterien, CSRD etc.) und ein damit verbundener Aufwand zur Datengenerierung sowie eine zu starke Monopolstellung in den einzelnen Ausschreibungsbereichen der ÖBB können sich negativ auf Lieferanten in den verschiedenen Geschäftszweigen auswirken; z. B. hoher wirtschaftlicher Aufwand / Ressourcenintensität bei der Teilnahme an Ausschreibungen. Dies gilt in spezieller Art und Weise für KMU.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
G1-A-9	Die proaktive Unterstützung durch den ÖBB Konzern, offene Zusammenarbeit sowie klare, einheitliche Vorgaben fördern das Engagement bei den Lieferanten. Dadurch werden die Einhaltung der Vorgaben verbessert, nachhaltige Partnerschaften aufgebaut, Planungssicherheit und wirtschaftliche Stabilität bei den Lieferanten ermöglicht.	Positiv	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK – Nachgelagerte WK
G1-A-10	Verspätete Zahlungen können finanzielle Stabilität von KMU gefährden (laufenden Kosten wie Gehälter, Miete und Materialeinkäufe). In weiterer Folge kann die Wertschöpfungskette beeinträchtigt werden, da verzögerte Zahlungen dazu führen können, dass kleinere Lieferanten ihre eigenen Verpflichtungen gegenüber ihrer Lieferkette und damit gegenüber dem ÖBB Konzern nicht einhalten können.	Negativ	Kurzfristig	– Eigene Geschäftstätigkeiten – Vorgelagerte WK
Unterthema: Sonstiges				
G1-F-2	Bei Informationssicherheitsvorfällen kann die Funktionsfähigkeit zentraler Informations- und Betriebssysteme erheblich beeinträchtigt werden. Dadurch ergeben sich sowohl finanzielle Auswirkungen als auch umfassende Reputationsschäden.	Risiko	Mittelfristig	

[1)] Wesentliche Auswirkungen sind als tatsächlich zu erachten, außer es wird explizit auf Gegenteiliges hingewiesen. ESRS 2.SBM-3.48.c.
[2)] Die Aktualisierung der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat zu geringfügigen Anpassungen (Art der Auswirkung bzw. Risiko / Chance, Zeithorizont und Angaben zur Wertschöpfungskette) und zur Aufnahme eines neuen Themas im Vergleich zum Vorjahr geführt. ESRS 2.SBM-3-48.g.
[3)] ESRS 2.SBM-3.48.c.

Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Die vier dargestellten ÖBB Unternehmenswerte sind die Grundlage für Zusammenarbeit und Orientierung. Sie fördern eine starke Unternehmenskultur, respektvollen Umgang und unterstützen Produktivität sowie Wettbewerbsfähigkeit.



Wir vor Ich



Überzeugende Leistungen für unsere Kund:innen



Initative ergreifen



Sicherheit leben

Die Werte sind seit 2019 konzernweit definiert und im Intranet sowie im Führungskräftehandbuch verfügbar. Ihre Entwicklung erfolgte unter Einbindung von Mitarbeiter:innen durch Desk-Research, Interviews und Datenanalysen. Drei Initiativen markieren den Startpunkt:

- Purpose ÖBB: Definition der gemeinsamen Identität und des WIR-Gefühls
- Kulturwandel: Maßnahmen zur Stärkung der Unternehmenskultur
- Markenkern und Employer-Branding: Strategien zur Gewinnung werteorientierter Mitarbeiter:innen

Im Rahmen des jährlich stattfindenden Mitarbeiter:innengesprächs ist die Umsetzung der gemeinsamen Werte und Kompetenzen Teil der Evaluation. Maßnahmen zur Förderung oder Stärkung der Kompetenz werden im Zuge dessen gegebenenfalls festgelegt. ESRS G1-1.9

Seit 2018 werden Mitarbeiter:innen, die die ÖBB Unternehmenswerte besonders leben, mit dem ÖBB Mitarbeiter:innenaward in sieben Kategorien ausgezeichnet – darunter Kolleg:in des Jahres, Innovation des Jahres und Sicherheitsvorbild des Jahres. ESRS G1-1.9

Zur Stärkung der Unternehmenskultur finden regelmäßig Schulungen statt. Das E-Learning „Die Welt der ÖBB – ein kompakter Überblick über den Konzern" vermittelt den Mitarbeiter:innen einen Überblick über Vision, Mission, Strategie und Werte des ÖBB Konzerns. Die Unternehmenswerte sind zudem Bestandteil der Führungskräfteschulungen sowie der jährlichen Vorbereitung auf die Mitarbeiter:innengespräche. ESRS G1-1.10.g

Compliance

Compliance ist für die Prävention, die Früherkennung sowie für die Aufklärung von Sachverhalten mit Bezug zu Wirtschaftskriminalität und Korruption zuständig. Das für die Untersuchung der Compliance-relevanten Meldungen zuständige Compliance-Office des ÖBB Konzerns ist in der ÖBB-Holding AG angesiedelt und wird vom weisungsfreien Chief Compliance Officer geleitet. Zusätzlich sind in den Teilkonzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG und Rail Cargo Austria AG weisungsfreie Compliance-Officer organisatorisch und dienstrechtlich verankert. Das Compliance-Office ist vorwiegend für die Prävention, die Früherkennung sowie für die Aufklärung von Sachverhalten mit Bezug zu Wirtschaftskriminalität und Korruption zuständig.

Alle Organe und Bedienstete des ÖBB Konzerns fallen unter den Amtsträgerbegriff des Strafgesetzbuches, wodurch die verschärften Korruptionsstrafrechtsbestimmungen zur Anwendung kommen und die Definition der „risikobehafteten Funktionen" erfüllt wird. Als Kernpunkt der Compliance-Auffassung dient der Code of Conduct[51] des ÖBB Konzerns. Dieser Verhaltenskodex ist für alle Geschäftsleitungsorgane, Führungskräfte und Mitarbeiter:innen verbindlich. Er erklärt und ergänzt geltende Gesetze, beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet, und stellt die wesentlichen Elemente der Unternehmenskultur dar. Er ist sowohl im Intranet als auch öffentlich im Internet zugänglich. ESRS G1-1.10.h; ESRS G1-3.20

Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblower:innen)

Interne und externe Hinweisgeber:innen können Sachverhalte jederzeit an die Compliance-Organisation melden. Im ÖBB Konzern ist zu diesem Zweck ein Hinweisgeber:innensystem[52] eingerichtet. Es ermöglicht die Entgegennahme und Bearbeitung von Hinweisen über regelwidriges Verhalten – in strukturierter und vertraulicher Form und unter Wahrung der Anonymität. Zusätzlich können Meldungen telefonisch, per Post, per Mail und persönlich (jedenfalls vertraulich) erfolgen. Compliance verantwortet die Entgegennahme, Sichtung und gegebenenfalls Verteilung der Hinweise. Das Hinweisgeber:innensystem wurde auf Basis der Vorgaben des Hinweisgeber:innenschutzgesetzes und der EU-Richtlinie 2019 / 1937 implementiert. ESRS G1-1.10.a, c, e, 11

Das Compliance-Office ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Identitäten hinweisgebender Personen sowie der im Hinweis allenfalls genannten betroffenen Personen streng vertraulich zu behandeln und zu schützen. Gemäß den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sind jegliche nachteilige Maßnahmen, welche sich gegen die hinweisgebende Person richten, zu unterlassen. ESRS G1-1.10.c

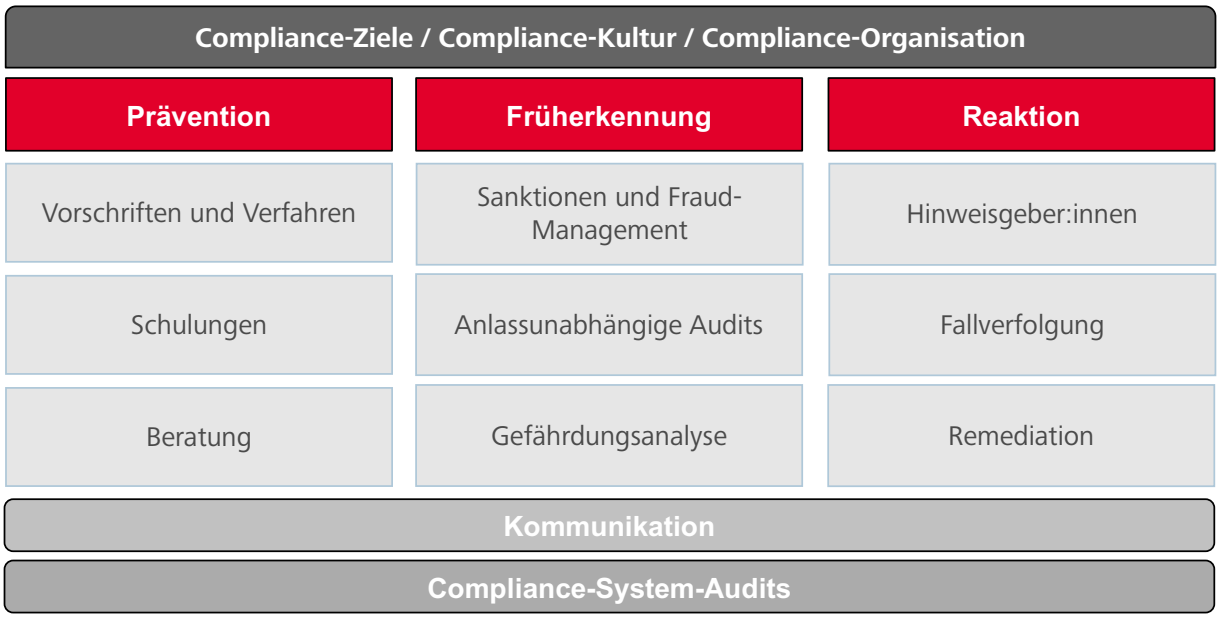
Verfahren zur Verhinderung, Aufdeckung, Untersuchung und Weiterverfolgung von Meldungen

Das umfassende Compliance-Management-System des ÖBB Konzerns stellt sicher, dass die geschäftlichen Tätigkeiten des ÖBB Konzerns den rechtlichen Vorgaben entsprechen.

Das Compliance-Office ist verpflichtet, Compliance-relevanten Hinweisen konsequent nachzugehen, um so etwaige Missstände zu beheben. Die Untersuchungsbeauftragten handeln im Auftrag und in Abstimmung mit dem Chief Compliance Officer. Ein Einfluss anderer Führungskräfte auf die Untersuchungsbeauftragten ist ausgeschlossen. Die Ergebnisse führen zu Empfehlungen hinsichtlich Verbesserungspotenzialen sowie zu treffenden Sanktionen. Die Fallverfolgung und Dokumentation des Sachverhaltes erfolgen objektiv und unter Beachtung der Unschuldsvermutung. Die Daten aus Hinweisen und daraus folgenden Compliance-Untersuchungen werden als sensible Daten gewertet, die einem besonderen Vertrauensschutz unterliegen. Die revisionssichere Software erfüllt die rechtlich vorgegebenen Kriterien des Datenschutzes und die definierten Kriterien der Datensicherheit.

Das Compliance-Office ist bestrebt, das Compliance-Management-System laufend und unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Vorgaben zu evaluieren. Dazu nehmen Compliance-Mitarbeiter:innen an ausgewählten Veranstaltungen teil. Die Compliance-Organisation legt den Aufsichtsorganen einmal jährlich einen umfassenden Bericht über alle Compliance-Tätigkeiten und Untersuchungshandlungen im ÖBB Konzern vor. Weiters wird der berechtigte Personenkreis laufend während des Jahres entsprechend adressiert. ESRS G1-3.18

[51] https://konzern.oebb.at/de/dam/jcr:8ab3fa09-25b2-4670-87e4-0ecdc89e775e/Code_of_Conduct_D_2020_ohneVerweise_V05.pdf.
[52] https://www.bkms-system.com/bkwebanon/report/clientInfo?cin=ry8sbj&c=-1&language=ger.



Sensibilisierung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation ist es, die ÖBB Mitarbeiter:innen langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen zu sensibilisieren. Es werden zielgruppen- und risikoorientierte Schulungen sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen durchgeführt. Sie finden als Präsenzveranstaltungen, Schulung mittels Videokonferenz und in Form eines alle drei Jahre neu gestalteten und ausgerollten E-Learning-Programms statt. ESRS G1-3.20, 21.a

Im Rahmen der Schulungen werden schwerpunktmäßig insbesondere folgende Themenbereiche zur Vermittlung der Compliance-Konzepte abgedeckt: Korruption (u. a. Bestechung, Bestechlichkeit, Vorteilszuwendungen), Interessenkonflikte (insbesondere im Zusammenhang mit Vergaben), Wirtschaftskriminalität, Nebenbeschäftigungen und Whistleblower:innensystem. ESRS G1-3.21.a

Aufgrund der Amtsträgereigenschaft können alle ÖBB Mitarbeiter:innen als Personen in risikobehafteten Funktionen angesehen werden. Über 90 % (Vj: >90 %) aller ÖBB Mitarbeiter:innen mit eigener ÖBB E-Mail-Adresse werden von den angebotenen Schulungsprogrammen (persönliche Schulung oder / und E-Learning) erfasst, darunter auch die als Mitglied eines Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgans identifizierten Personen. Gemäß der Definition im ÖBB Konzern fallen darunter die Aufsichtsrät:innen der ÖBB Gesellschaften sowie Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen und Führungskräfte aller Managementlevels (Steuerungsebenen A und B). ESRS G1-3.21.a, b, c

Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Geschäftsjahr 2025 gab es keine Verurteilungen (Vj: 0) von ÖBB Mitarbeiter:innen in Zusammenhang mit Korruptionstatbeständen im Sinne des österreichischen Strafgesetzbuchs. ESRS G1-4.24.a

Maßnahmen, um gegen Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung vorzugehen, umfassen unter anderem: ESRS G1-4.24.b

- Personelle und arbeitsrechtliche Maßnahmen
- Systemische und prozessuale Maßnahmen, z. B.
  - Laufende Anpassung interner Prozesse und Regelwerke auf Grundlage von Erkenntnissen der Fallverfolgung
  - Themenschwerpunkte bei Compliance-Schulungen
  - Durchführung außerordentlicher Revisionsprüfungen
  - Compliance-Gefährdungsanalysen

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Im Geschäftsjahr 2025 haben sich die ÖBB in Österreich intensiv für den Abbau bürokratischer Hürden, Stabilisierung und Finanzierung stark gemacht. So wurde auf eine Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, auf Entbürokratisierung sowie auf steuerrechtliche Vereinfachungen hingewirkt, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und den Infrastrukturausbau schneller umzusetzen. Auch wurde die finanzielle Grundlage für Ausbau, Erhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur im Rahmen der Budgeterstellung 2025 / 2026 gesichert. Schließlich wurde in einer Stellungnahme zum Jahresprogramm 2025 des Klima- und Energiefonds der Erhalt zugesagter Fördermittel und mehrjährige Planungssicherheit eingefordert.

Ein wichtiger Schwerpunkt lag auf der Stärkung und Stabilisierung des Schienengüterverkehrs. Hohe Strompreise und starker Preisdruck führten zu wirtschaftlichen Belastungen und Verkehrsverlagerungen auf die Straße. Zusätzlich verursachte die Sanierung des deutschen Schienennetzes Umleitungen und Mehrkosten. Die ÖBB kommunizierten frühzeitig mit politischen und industriellen Stakeholder:innen, um auf Auswirkungen hinzuweisen und Alternativen zu entwickeln.

Auf EU-Ebene konzentrierten sich die Aktivitäten auf die Sicherung von Mitteln im Rahmen der „Connecting Europe Facility", die europaweite Konnektivität und strategische Infrastrukturprojekte (Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, militärische Mobilität und der High Speed Rail Action Plan der Europäischen Kommission, Europäisches Zugsicherungssystem – ETCS). Für den Schienengüterverkehr waren weiterhin Bemühungen um Beihilfen zentral, im Personenverkehr die Passagierrechte. Bei nicht bahnspezifischer Gesetzgebung (z. B. Chemikalienrecht wie beispielsweise PFAS, Naturschutz) gilt das Bestreben des Konzerns der Minimierung von Risiken, die für den Bahnverkehr im Allgemeinen und für die ÖBB im Speziellen entstehen können. ESRS G1-5.29.c

Die Aktivitäten von Corporate-Affairs werden transparent im Intranet dargestellt und – entsprechend der Konzern-Richtlinie – laufend an Vorstands- und Aufsichtsratsgremien berichtet. ESRS G1-5.29.a

Mitgliedschaften

Wie alle in Österreich eingetragenen Unternehmen sind auch die ÖBB dazu verpflichtet, Mitglied der Wirtschaftskammer Österreich zu sein. Darüber hinaus bestehen freiwillige Mitgliedschaften wie z. B. bei der Industriellenvereinigung, dem Verband der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG) oder der Zukunftsoffensive Verkehr und Infrastruktur (ZOVI) sowie bei vielen weiteren. Alle Mitgliedschaften sind in einer konzerninternen Datenbank einsehbar. Neue Mitgliedschaften durchlaufen einen detaillierten Screening-Prozess (Kartellrecht, Compliance, Risikoeinschätzung etc.) und müssen ausnahmslos vom Vorstand beschlossen werden. ESRS G1-5.AR13

Positionen

Folgende Personen haben in den zwei Jahren vor Berichtszeitraum eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung innegehabt oder wechselten von einer solchen Position in eine vergleichbare im ÖBB Konzern: ESRS G1-5.30

Name	Position alt	Position neu
Pia Kranawetter	Vize-Kabinettschefin Ministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport	Seit Oktober 2024 (dzt. karenziert) Leiterin Kommunikation und Public Affairs ÖBB-Infrastruktur AG
Cornelia Breuß	Leiterin Kommunikation und Public Affairs ÖBB-Infrastruktur AG	Seit August 2024 Leiterin Sektion Mobilität im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Politische Zuwendungen

Die ÖBB setzen sich aktiv für ihre Ziele ein, tätigen aber zu keiner Zeit politische Zuwendungen – weder finanziell noch in Form von Sachleistungen –, da dies im Widerspruch zu den konzernweit geltenden Compliance-Richtlinien steht. ESRS G1-5.29.b

Identifikationsnummer

Die Identifikationsnummer im EU-Transparenzregister lautet 36636102190-34. ESRS G1-5.29.d

Management der Beziehung zu Lieferanten

Nachhaltige Beschaffung

Als öffentliche Auftraggeberin unterliegen die ÖBB dem Bundesvergabegesetz (BVergG 2018). Grundsätze wie fairer und lauterer Wettbewerb, Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter sowie Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Umweltgerechtigkeit sind sicherzustellen. Die unten beschriebenen Aktivitäten gelten für alle Standorte in Österreich. Neben ökologischen Aspekten berücksichtigt die Beschaffung auch soziale Standards. Seit 2021 ergänzt ein Verhaltenskodex für Lieferanten (Supplier Code of Conduct) die AGB. Er definiert ethische Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den ÖBB und muss vor der Zusammenarbeit im ÖBB-internen Einkaufssystem ProVia akzeptiert werden. Die ÖBB gewährleisten diskriminierungsfreie Ausschreibungen. Diese werden möglichst so gestaltet, dass auch regionale Lieferanten sowie Klein- und Mittelunternehmen (KMU) daran teilnehmen können – etwa durch regionale Lose. 99,6 % (Vj: 99,6 %) des Nettobestellvolumens stammen aus EU- und EFTA-Staaten, 30,9 % (Vj: 40 %) von Klein- und Mittelunternehmen. Für KMU bleibt die Komplexität des Vergaberechts eine Herausforderung. ESRS G1-2.15.b

Die ÖBB nutzen vergaberechtskonforme Ansätze, um Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette sicherzustellen. Bei der Auswahl des Ansatzes spielen marktrelevante Faktoren eine Rolle (Marktreife, Stärke des Wettbewerbs, Nachhaltigkeitsrisiko etc.). So können z. B. in einem höher entwickelten Markt höhere Anforderungen gestellt werden, ohne den Bieterkreis stark einzuschränken. Grundlage ist die ÖBB Toolbox mit juristisch geprüften Nachhaltigkeitskriterien. Zusätzlich berücksichtigt das TCO-CO_2-Modell (TCO = Total cost of ownership) neben Gesamt- auch Emissionskosten über den Lebenszyklus. Bei relevanten Lieferanten wird eine externe ESG-Beurteilung eingefordert, um Stärken und Schwachstellen zu analysieren. ESRS G1-2.14, 15.a

Ansatz	Beschreibung
Leistungsbeschreibung	An die Leistung sind Nachhaltigkeitsanforderungen gebunden, die zwingend zu erfüllen sind (z. B. Textilien mit Nachhaltigkeitszertifizierung).
Eignungs- oder Auswahlkriterien	Es dürfen nur Unternehmen mitbieten, die unternehmensbezogene Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen (z. B. Unternehmenszertifizierungen) bzw. werden Nachweise bei der Bewertung positiv berücksichtigt.
Zuschlagkriterien	Werden ökologische oder soziale Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllt, werden diese Unternehmen besser bewertet, wodurch sie größere Chancen haben, die Ausschreibung zu gewinnen.
Vertragsbestandteile	Bestimmte Nachhaltigkeitsaspekte sind immer Teil der Ausschreibung (z. B. Arbeitnehmer:innenrechte), darüber hinaus können weitere Aspekte vereinbart werden (z. B. Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsperformance während der Vertragslaufzeit).

Schulungen

Das Team „Nachhaltige Beschaffung“ entwickelt gemeinsam Vorgaben und Schulungen weiter, informiert regelmäßig über Neuerungen und unterstützt Einkäufer:innen bei nachhaltigen Ausschreibungen.

Zahlungspraktiken

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des ÖBB Konzerns sind öffentlich auf der Website einsehbar und enthalten detaillierte Regelungen zu den Zahlungspraktiken. Abhängig vom Beschaffungsvorhaben werden unterschiedliche AGB vereinbart, (z. B. AGB für Lieferungen, Dienstleistungen, Bauleistungen etc.), die Zahlungsregelungen sind jedoch im Wesentlichen ident.

Zahlungspraktiken	2025	2024	Veränderung	Veränderung in %
Durchschnittliche Tage bis Rechnungsbegleichung in Tagen[1) 2)]	32,1	31,3	+0,8	2,6 %
Anteil angewandter Standardbedingungen bei Zahlungen in Prozent[1) 3)]	69,1	68,9	+0,2	0,3 %
Anhängige Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzug in Stück	0	0	0	0 %

[1)] Vier kleinere vollkonsolidierte ÖBB Gesellschaften sind im Umfang der angegebenen Kennzahl nicht enthalten, diese haben jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die angegebene Kennzahl.

[2)] Vom Rechnungsdatum bis zum Ausgleichsdatum.

[3)] Die Standardbedingung für das Zahlungsziel beträgt 30 Tage. ESRS G1-6.33.a-c.

Als Standardbedingung beträgt das Zahlungsziel 30 Tage. In Sonderfällen wird von der Standardbedingung abgewichen und Zahlungsbedingungen wie „sofort zahlbar“ oder mit dem Vertragspartner individuell vereinbarte Bedingungen festgelegt. ESRS G1-6.33.a, b, d

Sämtliche Rechnungen werden anhand eines Standardfreigabeprozesses geprüft und einmal pro Woche im Zuge des Großzahllaufs zur Auszahlung gebracht. Hierbei werden alle Kreditoren gleichbehandelt, unabhängig von ihrer Größe, Herkunft oder anderen Merkmalen. Eine Strategie zur Verhinderung von Zahlungsverzug mit Fokus auf KMU ist daher nicht erforderlich. ESRS G1-2.14

Da die ÖBB als Sektorenauftraggeber dem Vergaberecht unterliegt und alle Bieter gleich behandeln müssen, wird bei den Zahlungsbedingungen keine Unterscheidungen zwischen Branchen, Ländern oder Lieferanten getroffen.

Kommunikation und Zusammenarbeit mit Lieferanten

Der ÖBB Einkauf befindet sich in kontinuierlichem Austausch mit potenziellen und bestehenden Lieferanten. Dieser wird von den Fachbereichen oder den jeweiligen relevanten Einkaufsverantwortlichen im Sinne der Markterkundung oder in Form von Lieferantengesprächen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung durchgeführt.

Der ÖBB Konzern arbeitet in Brancheninitiativen mit Lieferanten zusammen, um Nachhaltigkeit in der Lieferkette zu fördern. Neben Railsponsible und der Sustainable Rail Initiative (SRI) engagieren sich die ÖBB bei der European Railways Purchasing Conference (ERPC). ESRS G1-2.15.a

Informationssicherheit

Zu Informationssicherheitsszenarien mit hohem Schadenspotenzial zählen Vorfälle, bei denen die Funktionsfähigkeit zentraler Informations- und Betriebssysteme erheblich beeinträchtigt wird. Die Strategie orientiert sich an klar definierten Entwicklungspfaden, dem Stand der Technik und dem Prinzip der kontinuierlichen Verbesserung. Ergänzend werden Kennzahlen zur Fortschrittsmessung erhoben, um Transparenz und Steuerbarkeit sicherzustellen. So wird ein Sicherheitsniveau geschaffen, das eine verlässliche Grundlage für weitere digitale und wirtschaftliche Entwicklung bildet.

Unternehmensspezifische Informationen

Sustainable Finance

Die 2015 verabschiedete Agenda 2030 der UNO sieht den Finanzmarkt als Hebel zur Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDG). Regularien wie die Principles of Responsible Banking und die EU-Taxonomie-VO definieren Kriterien für nachhaltige Investitionen und sollen Greenwashing verhindern. Wichtige Kennzahlen sind CapEx, OpEx und Umsatz – CapEx spielt im Finanzierungsbereich eine zentrale Rolle. Ein anerkanntes Merkmal ist das ESG-Rating, das Unternehmen auf Basis von Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien bewertet. Sustainable Finance ist damit ein zentraler Baustein, da ökologische Effekte zunehmend kapitalintensiv sind und Finanzierungsformen eng mit Nachhaltigkeitsstandards verknüpft werden.

Highlights 2025
Das im Jahr 2021 erstmalig aufgesetzte Rating für die am Kapitalmarkt operierenden Konzerngesellschaften der ÖBB wurde Mitte des Jahres 2025 einem Ratingcheck unterzogen. Zusätzlich dazu wurde das 2023 veröffentlichte Sustainable-Finance-Framework (SFF) im Jahr 2025 aktualisiert und umfasst ein Mapping für grüne Finanzierungen und EU-Taxonomie sowie einen Sustainability-Linked-Teil. Das SFF gilt für ausgewählte ÖBB Gesellschaften. Zentrale KPIs:

- KPI 1: Reduktion absoluter Treibhausgasemissionen (Scope 1–3) bis 2030
- KPI 2: Senkung des spezifischen CO_2-Fußabdrucks (Personenverkehr bis 2035, Güterverkehr bis 2031)
- KPI 3: Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen bis 2035
- KPI 4: Verbesserung der Arbeitssicherheit bis 2035
- KPI 5: Steigerung des Anteils der EU-taxonomiekonformen Zugkilometer bis 2035

Unternehmensspezifische Kennzahlen[1)]	2025	2024	Ziel 2035
ESG-Rating ÖBB-Personenverkehr AG (von 10 Punkten)[2)]	9,2	85	-
ESG-Rating Rail Cargo Austria AG (von 10 Punkten)[2)]	9,0	81	-
ESG-Rating ISS-ESG ÖBB-Infrastruktur AG (Ratingbandbreite von A+ bis D-)[3)]	[3)]	[3)]	-
EU-taxonomiekonformen Zugkilometer ÖBB-Personenverkehr AG in Prozent[4)]	90,0	89,4	≥97,0

[1)] Unternehmensspezifische Angabe nach ESRS 2.SBM-3.48.h.
[2)] Solicitated = angefordertes Rating. Ende 2024 wurde die ESG-Rating-Logik an ESRS angepasst; die max. Punktezahl änderte sich dadurch von 100 auf 10.
[3)] Non-solicitated Rating = nicht angefordertes Rating, 2024 und 2025 wurde kein ISS-ESG-Corporate-Rating durchgeführt.
[4)] Kennzahl im Sustainable-Finance-Framework bei der Kennzahl „Steigerung des EU-taxonomiekonformen CapEx-Anteils bis 2035".

Die Zielpfade für alle KPIs sind auf Jahresebene definiert, die tatsächlich erreichten KPI-Werte werden jährlich im Geschäftsbericht ausgewiesen. Für das Sustainable-Finance-Framework wurde eine Second-Party-Opinion von Moody's Ratings veröffentlicht.

Im Jahr 2024 setzten zwei ÖBB Tochtergesellschaften erstmals seit Veröffentlichung des Sustainable-Finance-Frameworks grüne Finanzierungen um. Im Einklang mit internationalen Standards erstellen und veröffentlichen die beiden Tochtergesellschaften daher 2025 erstmals einen Sustainable-Finance-Report, der über die Mittelverwendung (Allokationsbericht) und die Nachhaltigkeitswirkung der Investitionen (Wirkungsbericht) Auskunft gibt.

Des Weiteren wurden folgende Sustainable-Finance-Transaktionen umgesetzt:
- Abschluss eines Green Loans durch die ÖBB-Produktion GmbH zur Finanzierung von Siemens-Vectron-Lokomotiven in Höhe von EUR 20 Mio. mit Export Development Canada (EDC), arrangiert als Schuldscheindarlehen über die ING Bank N.V.
- Abschluss einer Sustainability-linked Schuldschein-Transaktion der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von EUR 356 Mio.
- Abschluss eines Sustainability-linked Loans der ÖBB-Personenverkehr AG mit der Raiffeisen Bank International AG in Höhe von EUR 100 Mio.
- Abschluss eines Sustainability-linked Loans der ÖBB-Personenverkehr AG mit der UniCredit Bank Austria AG in Höhe von EUR 100 Mio.

Zielsetzungen 2026
Zukünftig wollen die ÖBB stärker auf spezielle Kredite setzen, um nachhaltige Ziele zu erreichen. Dafür sollen Sustainability-linked Loans und Green Loans für Projekte, die zu den SDG passen, genutzt werden. Weiters wird an der Entwicklung einer einheitlichen Methode gearbeitet, um EU-Taxonomie-konforme Investitionen im Konzern zu finanzieren.

E.5. Liste der in ESRS enthaltenen Angabepflichten

Nachfolgend werden die in ESRS enthaltenen Angabepflichten, die bei der Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung auf der Grundlage der Ergebnisse der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich (w) bzw. nicht wesentlich (nw) bewertet wurden, aufgelistet. Das Thema „E3 Wasser- und Meeresressourcen" wurde gesamtheitlich als nicht wesentlich im Zuge der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. ESRS, bei denen eine Übergangsbestimmung (ÜB) genutzt wurde, sind in der Tabelle mit ÜB gekennzeichnet.

Die folgenden Angaben zu Umwelt, Soziales und Governance wurden den Belangen gemäß NaDiVeG Umwelt, Sozial- und Arbeitnehmerbelange und Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung zugeordnet.

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Allgemein | ESRS 2 Allgemeine Angaben								
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	w	E.1.	S. 35				2-2, 3-1
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	w	E.1.	S. 35				2-4
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	w	E.1.	S. 36ff			5, 8, 16	2-9, 2-12, 2-13, 2-17, 405-1
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	w	E.1.	S. 38ff			16	2-12, 2-13, 2-16, 2-24
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	w	E.1.	S. 59				2-19, 2-20
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	w	E.1.	S. 39ff			16	2-23
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	w	E.1.	S. 25ff S. 33f				2-14
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	w	E.1.	S. 41ff			8, 10	2-6, 2-7, 2-22, 3-3
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	w	E.1.	S. 44			16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w		S. 44f	Nutzung der Übergangsbestimmung für ESRS 2 SBM-3 Absatz 48.3		1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	w	E.1.	S. 45ff				2-14, 3-1
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	w	E.1.	S. 48				

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seiten-zahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Umwelt | ESRS E1 – Klimawandel								
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	w	E.2.	S. 59				2-19, 2-20
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	w	E.2.	S. 59ff		1, 2, 16		
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.2.	S. 63		1, 2, 16	1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	w	E.2.	S. 56ff		1, 2, 16		2-14, 3-1
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	w	E.2.	S. 64		1, 2, 16		3-3
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	w	E.2.	S. 65f		1, 2, 16	13, 14, 15	3-3, 201-2, 305-5
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	w	E.2.	S. 67f		1, 2, 16	3, 12, 13, 14, 15	3-3, 305-1, 305-2, 305-3, 305-5
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	w	E.2.	S. 68f		1, 2, 16	7, 8, 12, 13	302-1, 302-3
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	w	E.2.	S. 69ff		1, 2, 16	3, 12, 13, 14, 15	305-1, 305-2, 305-3, 305-4
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Zertifikate	w	E.2.	S. 73		1, 2, 16	13, 14, 15	3-3, 305-5
E1-8	Interne CO_2-Bepreisung	nw						
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	w			ÜB	1, 2, 16	13	201-2
Umwelt | ESRS E2 – Umweltverschmutzung								
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	w	E.2.	S. 74		3, 5		2-14, 3-1
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	w	E.2.	S. 74		3, 5		3-3
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	w	E.2.	S. 75		3, 5		3-3
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	w	E.2.	S. 75		3, 5	6	3-3, 303-2
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	w	E.2.	S. 75		3, 5	3, 12, 14, 15	2-27, 305-7
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	nw	E.2.			3, 5		
E2-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	w		S. 75	ÜB	3, 5		

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seiten-zahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Umwelt | ESRS E4 – Biodiversität								
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	w	E.2.	S. 76f		2, 3, 4, 5		3-3
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.2.	S. 77f			1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	w	E.2.	S. 78		2, 3, 4, 5		2-14, 3-1
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	w	E.2.	S. 78		2, 3, 4, 5		3-3
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	w	E.2.	S. 79ff		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	3-3, 304-3
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	w	E.2.	S. 79ff		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	3-3, 304-3
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	w	E.2.	S. 81f		2, 3, 4, 5	6, 14, 15	304-1, 304-2, 304-4
E4-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	w			ÜB	2, 3, 4, 5		
Umwelt | ESRS E5 – Kreislaufwirtschaft								
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	w	E.2.	S. 82f		5		2-14, 3-1
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	w	E.2.	S. 83f		5		3-3
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	w	E.2.	S. 84ff		5		3-3, 306-2
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	w	E.2.	S. 86ff		5		3-3
E5-4	Ressourcenzuflüsse	w	E.2.	S. 89ff		5	3, 6, 8, 11, 12	301-1, 301-2, 306-1
E5-5	Ressourcenabflüsse	w	E.2.	S. 91f		5	3, 6, 8, 11, 12, 15	306-2, 306-3, 306-4, 306-5
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	w			ÜB	5		

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seiten-zahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
Soziales | ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	w	E.3.	S. 94f		10, 11, 12, 13, 14, 16	16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.3.	S. 94f		10, 11, 12, 13, 14, 16	1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	w	E.3.	S. 95ff		10, 11, 12, 13, 14, 16	3, 5, 8, 16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3, 403-1, 404-2, 408-1, 409-1
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	w	E.3.	S. 99f		10, 11, 12, 13, 14, 16		2-29, 3-3
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	w	E.3.	S. 100f		10, 11, 12, 13, 14, 16	8, 16	2-16, 2-25, 2-26, 403-2
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	w	E.3.	S. 101ff		10, 11, 12, 13, 14, 16	1, 3, 8, 16	2-24, 3-3, 203-2, 403-9, 403-10
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	w	E.3.	S. 101ff		10, 11, 12, 13, 14, 16		3-3
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens	w	E.3.	S. 110		10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8, 10	2-7, 401-1, 405-1
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	w			ÜB	10, 11, 12, 13, 14, 16	8	2-8
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	w	E.3.	S. 110		10, 11, 12, 13, 14, 16	8	2-30
S1-9	Diversitätskennzahlen	w	E.3.	S. 110f		10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8	405-1
S1-10	Angemessene Entlohnung	w	E.3.	S. 111		10, 11, 12, 13, 14, 16	1, 5, 8	202-1
S1-11	Soziale Absicherung	w			ÜB	10, 11, 12, 13, 14, 16	3, 5, 8	401-2
S1-12	Menschen mit Behinderungen	w			ÜB	10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8	405-1
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	w			ÜB	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	4, 5, 8, 10	404-1, 404-3

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	w	E.3.	S. 111		10, 11, 12, 13, 14, 16	3, 8, 16	403-8, 403-9, 403-10
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	w			ÜB	10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8	401-3
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	w	E.3.	S. 112		10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8, 10	2-21, 405-2
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	w	E.3.	S. 113		10, 11, 12, 13, 14, 16	5, 8	2-27, 406-1
Soziales | ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	w	E.3.	S. 113		6, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.3.	S. 113f		6, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	w	E.3.	S. 114ff		6, 12, 16	5, 8, 16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3, 408-1, 409-1
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	w	E.3.	S. 116		6, 12, 16		2-29, 3-3
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	w	E.3.	S. 116		6, 12, 16	16	2-25, 2-26
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	w	E.3.	S. 116f		6, 12, 16	1, 3, 8	2-24, 2-25, 3-3, 203-2, 403-7
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	w	E.3.	S. 117ff		6, 12, 16		3-3
Soziales | ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	w	E.3.	S. 120		1, 9, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.3.	S. 120		1, 9, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	w	E.3.	S. 120f		1, 9, 12, 16	2, 16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3, 411-1

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seitenzahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	w	E.3.	S. 121		1, 9, 12, 16		2-29, 3-3, 413-1
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	w	E.3.	S. 121		1, 9, 12, 16		2-25, 413-1
S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	w	E.3.	S. 121ff		1, 9, 12, 16	1, 2, 3, 8	2-24, 2-25, 3-3, 203-2, 411-1
S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	w	E.3.	S. 121ff		1, 9, 12, 16		3-3
Soziales | ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen								
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	w	E.3.	S. 124		9, 10, 11, 12, 16	16	2-12
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	w	E.3.	S. 124f		9, 10, 11, 12, 16	1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 16	3-2, 3-3, 201-2, 303-1, 306-1, 308-2, 413-2, 414-2
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	w	E.3.	S. 125ff		9, 10, 11, 12, 16	16	2-23, 2-25, 2-29, 3-3
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	w	E.3.	S. 127f		9, 10, 11, 12, 16		2-29, 3-3
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	w	E.3.	S. 127f		9, 10, 11, 12, 16	16	2-25, 2-26, 418-1
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	w	E.3.	S. 128ff		9, 10, 11, 12, 16	16	2-24, 2-25, 3-3, 416-2, 417-2, 417-3, 418-1
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	w	E.3.	S. 128ff		9, 10, 11, 12, 16		3-3
Governance | ESRS G1 – Unternehmensführung								
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	w	E.4.	S. 36		14	5, 8, 16	2-9, 2-12, 2-13, 2-17, 405-1

ESRS	Titel	w / nw	Kapitel	Seiten-zahl	Erläuterung	NH-Baustein	SDG	GRI
IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	w	E.4.	S. 135f				2-14, 3-1
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	w	E.4.	S. 136f		12	16	2-16, 2-23, 2-24, 2-26, 3-3
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	w	E.4.	S. 140f		6	5, 8, 17	3-3, 308-1, 414-1
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	w	E.4.	S. 137f		12	16	2-13, 2-16, 2-26, 3-3, 205-1, 205-2
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	w	E.4.	S. 138		12	16	2-27, 205-3
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	w	E.4.	S. 139		12	16	3-3, 415-1
G1-6	Zahlungspraktiken	w	E.4.	S. 140		6	12	

Angaben zu ESRS Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben"

In den folgenden Tabellen wird gemäß ESRS 2 Anlage B „Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben" Informationen über die Wesentlichkeit von Angabepflichten und zugehörigen Datenpunkten offengelegt.

Angabepflicht	Datenpunkt	w / nw	Seitenzahl
ESRS 2 – Allgemeine Angaben			
GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	w	S. 37
GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e	w	S. 37
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	w	S. 40
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	w	S. 44
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	w	S. 44
SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	w	S. 44
SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv	w	S. 44
ESRS E1 – Klimawandel			
E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14	w	S. 59
E1-1	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g	nw	
E1-4	THG-Emissions-Reduktionsziele Absatz 34	w	S. 67
E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	w	S. 68
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	w	S. 68
E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	w	S. 69
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	w	S. 69
E1-6	Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	w	S. 73
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO_2-Zertifikate Absatz 56	w	S. 73
E1-9	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66	w	ÜB
E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a	w	ÜB

Angabepflicht	Datenpunkt	w / nw	Seitenzahl
E1-9	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c	w	ÜB
E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c	w	ÜB
E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69	w	ÜB
ESRS E2 – Umweltverschmutzung			
E2-4	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	nw	
ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen			
E3-1	Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	nw	
E3-1	Spezielles Konzept Absatz 13	nw	
E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	nw	
E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	nw	
E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m^3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	nw	
ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme			
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	w	S. 77f
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe b	w	S. 78
ESRS 2 SBM3 E4	Absatz 16 Buchstabe c	w	S. 78
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	nw	
E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane / Meere Absatz 24 Buchstabe c	nw	
E4-2	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	nw	
ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft			
E5-5	Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	w	S. 92
E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	w	S. 92
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens			
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	nw	
ESRS 2 SBM3 S1	Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	nw	
S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	w	S. 99f
S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21	w	S. 99
S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	nw	
S1-1	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	w	S. 79
S1-3	Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	w	S. 100f
S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	w	S. 111
S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	w	S. 111
S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	w	S. 112
S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	w	S. 112
S1-17	Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	w	S. 113
S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	w	S. 113
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette			
ESRS 2 SBM3 S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	nw	
S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	w	S. 115f
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	w	S. 115
S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	w	S. 115f
S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	w	S. 115f

Angabepflicht	Datenpunkt	w / nw	Seitenzahl
S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	w	S. 116
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften			
S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	nw	
S3-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	nw	
S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	nw	
ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen			
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Absatz 16	w	S. 127
S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	w	S. 127
S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	w	S. 127
ESRS G1 – Unternehmenspolitik			
G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	nw	
G1-1	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	nw	
G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	w	S. 138
G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	w	S. 138

Wien, am 16.03.2026

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.ª Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf

Neue Flotte



Railjet M
Infos unter
bericht.oebb.at/2025/zuege



Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2025

	Erläuterung	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Umsatzerlöse	4	6.155.526,8	5.707.016,3
Bestandsveränderungen		9.141,8	8.049,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	722.365,8	635.940,3
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.789.100,5	2.645.974,9
Gesamterträge		**9.676.134,9**	**8.996.980,6**
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-2.844.640,8	-2.626.704,0
Personalaufwand	8	-3.736.887,4	-3.553.927,1
Abschreibungen	9	-1.707.384,1	-1.521.401,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-654.544,6	-587.138,9
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		**732.678,0**	**707.808,9**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	3.672,2	3.046,2
Zinserträge	11	43.550,6	53.934,5
Zinsaufwendungen	11	-718.012,1	-664.204,0
Sonstiger Finanzertrag	12	19.854,4	27.468,9
Sonstiger Finanzaufwand	12	-13.632,7	-14.431,5
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		**-664.567,6**	**-594.185,8**
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		**68.110,4**	**113.623,1**
Ertragsteuern	13	-65.022,5	27.444,4
Konzernjahresergebnis		**3.087,9**	**141.067,5**
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		10.150,2	137.431,4
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-7.062,3	3.636,1

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2025

Sonstiges Ergebnis 2025

	Erläuterung	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Konzernjahresergebnis		**3.087,9**	**141.067,5**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		7.978,8	6.018,8
Steuereffekte		-270,4	-276,3
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		**7.708,4**	**5.742,5**
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	-10.326,4	-6.636,2
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Stromderivate)	24	27.708,4	50.246,0
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	-3.586,1	4.553,5
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges (Sonstige)	24	4.522,9	-3.068,6
Steuereffekte aus Cashflow Hedges	24	-3.933,9	-9.724,8
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung		5.201,5	-7.459,8
Anteil am sonstigen Ergebnis, der auf nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entfällt	17	40,6	-132,2
Posten, die in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert wurden oder künftig umgegliedert werden können		**19.627,0**	**27.778,0**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		**27.335,5**	**33.520,6**
Konzerngesamtergebnis		**30.423,4**	**174.588,1**
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		37.198,4	171.137,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-6.775,0	3.450,6

Konzern-Bilanz per 31.12.2025

Vermögen	Erläuterung	31.12.2025 in TEUR	31.12.2024 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	42.087.431,3	39.642.205,0
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.612.305,4	1.404.606,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	382.197,7	338.248,5
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	75.160,6	73.932,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	115.840,6	167.615,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	229.510,7	226.643,5
Latente Steueransprüche	13	201.478,2	254.595,6
		44.703.924,6	**42.107.846,9**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	548.238,1	472.934,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	610.706,2	588.521,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	681.175,0	585.875,0
Forderungen aus Ertragsteuern	20	1.268,8	3.252,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	130.105,2	117.462,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	10.512,1	4.152,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	189.887,0	288.200,0
		2.171.892,4	**2.060.397,9**
		46.875.817,0	**44.168.244,8**

Eigenkapital und Schulden	Erläuterung	31.12.2025 in TEUR	31.12.2024 in TEUR
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	144.557,0	144.557,0
Andere Rücklagen	24	-84.405,4	-104.591,5
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	1.365.148,8	1.426.679,9
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		**3.325.300,4**	**3.366.645,5**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	13.286,8	20.786,4
		3.338.587,2	**3.387.431,9**
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	36.413.483,2	33.751.073,3
Rückstellungen	26	847.537,9	793.936,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	383.815,0	275.499,9
Latente Steuerschulden	13	4.125,8	4.264,1
		37.648.962,0	**34.824.773,4**
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.789.722,3	2.378.614,3
Rückstellungen	26	491.209,4	533.545,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.676.336,0	1.719.109,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	931.000,0	1.324.770,1
		5.888.267,8	**5.956.039,6**
		46.875.817,0	**44.168.244,8**

Konzern-Geldflussrechnung 2025

Erläuterung		2025 in TEUR	2024 in TEUR
Konzernjahresergebnis		3.088	141.068
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.867.997	1.675.252
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		774	587
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-163.257	-153.850
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		20.759	7.735
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von zur Veräußerung gehaltener Vermögensgruppen		874	-13.568
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		-5.617	4.600
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-7.294	3.607
+ Zinsaufwand	11	718.013	664.204
- Zinsertrag	11	-43.551	-53.934
+ Steuerertrag		65.023	-27.444
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-64.824	-62.928
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-66.287	-116.902
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		25.199	191.835
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	10.900	102.204
- Gezahlte Zinsen		-809.643	-698.113
+ Erhaltene Zinsen	11	74.426	92.356
- Gezahlte Ertragsteuern		-15.791	-7.869
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		**1.610.788**	**1.748.839**
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		30.315	34.738
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und den Erwerb von konsolidierten Unternehmen *)	14, 15	-4.914.564	-4.741.585
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-258	-42
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	369.899	395.918
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		0	4.970
- Auszahlungen für den Erwerb von sonstigen Geschäftseinheiten	2	-561	-1.506
+ Erhaltene Dividenden		3.675	2.360
+ Einzahlung aus der Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		-9.503	0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		**-4.520.997**	**-4.305.147**
+ Einzahlungen / - Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-79.194	-2.499
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25,33	1.344.939	373.094
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten	33	-1.803.811	-1.566.244
- Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten	33	-174.823	-188.057
+ Einzahlung aus der Aufnahme von sonstigen Darlehen (aus Finanzierungstätigkeit)	33	3.519.498	3.946.384
- Auszahlung für die Rückzahlung von sonstigen Darlehen	33	-13.138	-304.156
+ Einzahlung aus der Tilgung / - Auszahlung für die Gewährung von sonstigen Darlehen		216	-4.356
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		**2.793.687**	**2.254.166**
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		279.911	583.683
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		2.561	28
Währungsdifferenzen		1.521	-1.658
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-116.522	-302.142
Liquide Mittel zum Periodenende		**167.470**	**279.911**

[1]) Zu 2024 siehe Erläuterung 33 Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.
*) Zur besseren Vergleichbarkeit wurden Vorjahreswerte angepasst.

Angaben zur Zusammensetzung des Finanzmittelfonds werden unter den Erläuterungen 22 und 33 gemacht.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2025

	dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital			Andere Rücklagen				
in TEUR	Grundkapital	Kapital-rücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Währungs-differenzen	Erwirt-schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherr-schender Gesellschafter	Gesamtes Eigen-kapital
Stand 01.01.2024	*1.900.000,0*	*141.812,2*	*-52.759,0*	*-79.799,2*	*1.283.509,1*	*3.192.763,1*	*19.838,5*	*3.212.601,7*
Konzernjahresergebnis					137.431,4	137.431,4	3.636,1	141.067,5
Sonstiges Ergebnis			35.370,0	-7.403,2	5.739,3	33.706,1	-185,5	33.520,6
Konzerngesamtergebnis			**35.370,0**	**-7.403,2**	**143.170,7**	**171.137,5**	**3.450,6**	**174.588,1**
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.502,7	-2.502,7
Zugang Übertragung Teilbetrieb *)		2.744,8				2.744,8		2.744,8
Stand 31.12.2024	**1.900.000,0**	**144.557,0**	**-17.389,1**	**-87.202,4**	**1.426.679,9**	**3.366.645,5**	**20.786,4**	**3.387.431,9**

*) Siehe Erläuterung 2 zum Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

	dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital			Andere Rücklagen				
in TEUR	Grundkapital	Kapital-rücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Währungs-differenzen	Erwirt-schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherr-schender Gesellschafter	Gesamtes Eigen-kapital
Stand 01.01.2025	*1.900.000,0*	*144.557,0*	*-17.389,1*	*-87.202,4*	*1.426.679,9*	*3.366.645,5*	*20.786,4*	*3.387.431,9*
Konzernjahresergebnis					10.150,2	10.150,2	-7.062,3	3.087,9
Sonstiges Ergebnis			14.385,0	4.964,6	7.698,6	27.048,1	287,3	27.335,4
Konzerngesamtergebnis			**14.385,0**	**4.964,6**	**17.848,8**	**37.198,3**	**-6.775,0**	**30.423,3**
Ausschüttungen an Eigentümer (Dividende)					-80.000,0	-80.000,0	-2.217,9	-82.217,9
Veränderung aufgrund Abgang Konsolidierungs-kreis und Beteiligungs-veräußerungen				836,6	620,1	1.456,7	1.493,3	2.950,0
Stand 31.12.2025	**1.900.000,0**	**144.557,0**	**-3.004,1**	**-81.401,2**	**1.365.148,8**	**3.325.300,4**	**13.286,8**	**3.338.587,2**

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2025

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan kurz ÖBB-Holding AG) und ihre Tochtergesellschaften bilden den Konzern der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB Konzern).

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100 % dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

Der ÖBB Konzern präsentiert sich mit der ÖBB-Holding AG als strategische Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hält (fortan AG anstelle Aktiengesellschaft). Die Teilkonzerne werden fortan Teilkonzern ÖBB Personenverkehr, Rail Cargo Group und Teilkonzern ÖBB Infrastruktur genannt.

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2025 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m. der „IFRS-Verordnung" in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB") verabschiedeten International Financial Accounting Standards („IFRS", „IAS") und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC", „SIC"), welche zum 31.12.2025 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen Euro (Mio. EUR) oder in Tausend Euro (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten. Im Interesse der Lesefreundlichkeit wurde teilweise auf eine explizit geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2024 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards / Interpretationen		Geltend ab[1)]	wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025	nein

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

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

Standards / Interpretationen		Geltend ab[1)]	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IFRS 9 / IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026	nein
AIP Volume 11	IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	01.01.2026	nein
IFRS 9 / IFRS 7	Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	01.01.2026	nein
IAS 21	Umrechnung von Finanzinformationen in Hochinflationswährungen	01.01.2027	nein
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 18	Darstellung und Angaben im Abschluss	01.01.2027	ja
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	01.01.2027[2)]	nein

[1)] Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.
[2)] Von der EU noch nicht übernommen.

Im April 2024 veröffentlichte das IASB IFRS 18 *Darstellung und Angaben im Abschluss*, welcher im Februar 2026 von der EU übernommen wurde. IFRS 18 ändert mehrere bestehende Standards und ersetzt IAS 1 *Darstellung des Abschlusses*.

Der neue Standard übernimmt die meisten der Anforderungen und führt neue ein, um die Transparenz und Vergleichbarkeit von Abschlüssen zu erhöhen. IFRS 18 fordert unter anderem die Gliederung der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in drei neu definierte Kategorien Operating, Investing und Financing sowie die verpflichtenden Zwischensummen „Operatives Ergebnis“ und „Ergebnis vor Finanzierung und Ertragsteuern“. IFRS 18 führt zudem erweiterte Regelungen zur Aggregation und Disaggregation ein und fordert dabei insbesondere eine strengere, an Wesentlichkeit orientierte Aufgliederung von Posten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung, in der Bilanz und im Anhang. Hinsichtlich der Bilanz wird klargestellt, dass ein Geschäfts- oder Firmenwert separat auszuweisen ist. Außerdem sind erweiterte Angaben für unternehmensspezifische Kennzahlen vorgesehen.

IFRS 18 ist erstmalig verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen, wobei eine frühere Anwendung zulässig ist. Der ÖBB Konzern macht von einer früher zulässigen Anwendung keinen Gebrauch, bereitet aber zurzeit die Implementierung von IFRS 18 vor. In diesem Zusammenhang werden auch die Auswirkungen von IFRS 18 auf den Konzern analysiert.

Bezüglich der neuen Kategorien sowie der neuen Zwischensummen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung wird eine detaillierte Prüfung durchgeführt, um eine sachgerechte Zuordnung der Positionen vorzunehmen und sicherzustellen, dass die Zwischensummen den Anforderungen von IFRS 18 entsprechen.

Hinsichtlich der Kapitalflussrechnung erwartet der ÖBB Konzern Anpassungen aufgrund der veränderten Ableitung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit. Künftig bildet das operative Ergebnis den Ausgangspunkt für die Ermittlung des operativen Cashflows. Zudem ergeben sich differenzierte Anforderungen an die Darstellung von erhaltenen und gezahlten Zinsen sowie erhaltenen Dividenden.

Betreffend die neuen Anforderungen des IFRS 18 zur Berichterstattung über sogenannte „Management-defined Performance Measures“ (MPMs) geht der ÖBB Konzern derzeit davon aus, dass keine Kennzahlen berichtet werden, die die Definition einer MPM erfüllen. Die Analyse, ob derartige Leistungskennzahlen vorliegen, ist noch nicht abgeschlossen.

Das IASB hat am 18.12.2024 Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 unter dem Titel „Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen“ veröffentlicht. Die Änderungen sind ab 01.01.2026 verpflichtend anzuwenden. Ziel ist, ausgewählte Vorschriften in IFRS 9 klarzustellen und anzupassen, welche sich bei der Bilanzierung von bestimmten physisch oder virtuell erfüllbaren Stromlieferverträgen als herausfordernd erwiesen haben. Dies ist dann der Fall, wenn bei solchen Verträgen mit spezifischen Merkmalen die produzierte Strommenge abzunehmen ist, auch wenn diese zu bestimmten Zeitpunkten nicht exakt dem Bedarf entspricht, insbesondere da solche Verträge meist langfristig sind.

Konkret enthält das verabschiedete Dokument IFRS 9-Änderungen betreffend:

- die Anwendung der Eigenbedarfsausnahme in IFRS 9.2.4 (Own-Use-Exemption),
- die Anwendung des Hedge Accountings, wenn solche Verträge als Sicherungsinstrumente verwendet werden,
- Zusatzangaben, um die Auswirkungen solcher Verträge auf das Ergebnis und künftige Zahlungsströme des Unternehmens zu veranschaulichen.

Die Änderungen an IFRS 9 und 7 haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bilanzierung. Für einen Vertrag aus Solarenergie wird bisher schon die Eigenbedarfsausnahme angewendet. Darüber hinaus werden zwei Langfrist-Lieferverträge aus Wasserkraftwerken als Derivat bilanziert und ein weiterer langfristiger Bezugsvertrag wird bereits zum EPEX Spot-Preis verrechnet.

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

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

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

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

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungsreferenzkursen der Europäischen Zentralbank [EZB] des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

Nachdem das Hauptabsatzgebiet des ÖBB Konzerns in Österreich liegt, werden die Umsätze nur zu einem geringen Teil in anderen Währungen getätigt. Die Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt (Quelle: Referenzkurse der Europäischen Zentralbank [EZB] gemäß www.oenb.at):

	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
in EUR gerundet	31.12.2025	31.12.2024	2025	2024
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Neue Türkische Lire (TRY)	50,484	36,737	44,816	35,573
Polnische Zloty (PLN)	4,221	4,275	4,240	4,306
Renminbi Yuan (CNY)	8,226	7,583	8,119	7,787
Rumänische Leu (RON)	5,097	4,974	5,042	4,975
Russische Rubel (RUB)	93,608	117,518	94,629	99,618
Schweizer Franken (CHF)	0,931	0,941	0,937	0,953
Tschechische Kronen (CZK)	24,237	25,185	24,688	25,120
Ungarische Forint (HUF)	385,150	411,350	397,770	395,300
US-Dollar (USD)	1,175	1,039	1,130	1,082

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente" entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

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

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Assoziierte Unternehmen

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

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht gemäß IFRS 9 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst.

Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

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

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 71 (Vj: 70) weitere vollkonsolidierte sowie neun (Vj: zehn) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 82 (Vj: 82) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 34 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB Konzerns vermittelt. Bei den nicht in per Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1 % der Konzernwerte liegen.

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2024 und 2025

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2024	*65*	*11*	*76*
davon ausländische Gesellschaften	*34*	*7*	*41*
Zugang	7	0	7
davon ausländische Gesellschaften	*5*	*0*	*5*
Abgang (Verkauf)	-1	0	-1
davon ausländische Gesellschaften	*-1*	*0*	*-1*
Stand 31.12.2024	**71**	**11**	**82**
davon ausländische Gesellschaften	*38*	*7*	*45*
Zugang (Erstkonsolidierung)	2	0	2
davon ausländische Gesellschaften	*2*	*0*	*2*
Abgang (in Liquidation/Verkauf)	-1	-1	-2
davon ausländische Gesellschaften	*-1*	*-1*	*-2*
Stand 31.12.2025	**72**	**10**	**82**
davon ausländische Gesellschaften	*39*	*6*	*45*

Rückwirkend per 01.01.2025 wurden das im September 2022 neu gegründete Tochterunternehmen Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai, CN) Co. Ltd. sowie das im Mai 2024 erworbene Tochterunternehmen Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. (Rotterdam, BX) in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Beide Tochterunternehmen wurden davor aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht vollkonsolidiert. Im Rahmen der Erstkonsolidierung kam es zu keinen Neubewertungen und es ergaben sich Unterschiedsbeträge in Höhe von rd. -1,7 Mio. EUR sowie rd. -0,9 Mio. EUR, die im sonstigen Aufwand ausgewiesen wurden. Auf die Konzernbilanz wirkten sich die beiden Erstkonsolidierungen mit einer Erhöhung der Sachanlagen um rd. 5,1 Mio. EUR, der kurzfristigen Vermögenswerte um rd. 5,1 Mio. EUR sowie der langfristigen Leasingverbindlichkeiten um rd. 2,8 Mio. EUR und des kurzfristigen Fremdkapitals um rd. 5,8 Mio. EUR aus. In den ersten 12 Monaten trugen die beiden Unternehmen Gesamterträge in Höhe von rd. 42,0 Mio. EUR und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 47,4 Mio. EUR zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung bei.

Die Technical Services Slovakia, s.r.o. (Trnava, SK) stellte Anfang 2025 ihre Geschäftstätigkeit ein. Seit September 2025 befindet sich das Unternehmen in Liquidation. Es wurde festgelegt, das Unternehmen aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht mehr in den Konzernabschluss einzubeziehen und rückwirkend per 01.01.2025 endzukonsolidieren.

Im Mai 2025 wurden alle Anteile an der nach der Equity-Methode bilanzierten Rail Cargo Logistics – Goldair International Rail Transshipment and Logistics SA, Griechenland verkauft. Aus dem Abgang ergab sich ein Aufwand in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, der im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam ausgewiesen wurde.

Per 01.02.2024 erwarb die ÖBB-Personenverkehr AG 100 % der Anteile an die Arverio Deutschland GmbH (Stuttgart, DE) [damals Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Berlin, DE)] und erlangte somit die Beherrschung über die Arverio Deutschland GmbH und ihre Tochterunternehmen.

Die 2014 gegründete Arverio Deutschland GmbH, DE ist mit ihren zwei Betriebsgesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg ein wichtiger Akteur im deutschen Schienenpersonennahverkehr. Mit damals rd. 1.100 Mitarbeitenden betreibt die deutsche Arverio-Gruppe mit insgesamt 144 geleasten bzw. durch den Aufgabenträger zur Verfügung gestellten modernen elektrischen Triebzügen im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft den Regionalzugverkehr.

Die Arverio Baden-Württemberg GmbH mit Sitz in Stuttgart betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken mit über 700 Streckenkilometern. Mit jährlich rd. 10 Mio. Zugkilometern befährt Arverio Baden-Württemberg GmbH das Stuttgarter Netz mit der Remsbahn, Residenzbahn, Filstalbahn und Frankenbahn sowie die Murrbahn.

Die Arverio Bayern GmbH mit Sitz in Augsburg bietet seit 2021 regionalen Schienenverkehr auf verschiedenen Strecken im Umfang von inzwischen rd. 10 Mio. Zugkilometern pro Jahr an. Arverio Bayern GmbH nahm 2021 den Betrieb des Elektronetzes Allgäu zwischen München und Lindau auf. Im Dezember 2022 kamen die Strecken des Augsburger Netzes hinzu, mit Verkehren von Augsburg nach München, von Augsburg nach Würzburg, von Augsburg nach Aalen sowie von Augsburg nach Ulm.

Die Tochterunternehmen der Arverio-Gruppe wurden mit Ausnahme der Arverio Drive GmbH (Stuttgart, DE) per 01.02.2024 als vollkonsolidierte Unternehmen in den Konzernabschluss aufgenommen. Die erworbenen Tochterunternehmen stellen einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 dar. In den elf Monaten bis zum 31.12.2024 trug die Arverio-Gruppe Umsatzerlöse von rd. 280,6 Mio. EUR und einen Verlust von rd. 19,8 Mio. EUR zum Konzernergebnis bei. Hätte der Erwerb am 01.01.2024 stattgefunden, wären die Konzernumsatzerlöse um rd. 24,2 Mio. EUR höher und der Konzerngewinn für das Jahr um rd. 1,8 Mio. EUR niedriger gewesen, wobei angenommen wird, dass die vorläufig ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 01.01.2024 gültig gewesen wären.

Der Kaufpreis ist in Zahlungsmittel geflossen. Über den Kaufpreis wurde zwischen den Vertragsparteien Stillschweigen vereinbart. Die mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundenen Kosten für Rechtsberatung und sonstige Dienstleistungen in Höhe von rd. 90 TEUR werden im sonstigen Aufwand ausgewiesen. Nachstehend sind die erfassten Beträge der erworbenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt vorläufig bewertet und zusammengefasst.

Identifizierbare erworbene Vermögenswerte und übernommen Schulden	01.02.2024 in Mio. EUR
Sachanlagen	13,6
Immaterielle Vermögenswerte	7,2
identifizierter Kundenstock	7,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	29,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	139,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	31,2
Finanzverbindlichkeiten	-6,3
Rückstellungen	-86,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-199,1
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,9
Gesamtes identifizierbares erworbenes Nettovermögen	**-64,3**

Der Geschäfts- oder Firmenwert wurde infolge des Erwerbs der Arverio-Gruppe mit rd. 47,0 Mio. EUR erfasst. Der Geschäfts- oder Firmenwert resultiert hauptsächlich aus den Fähigkeiten und der fachlichen Qualifikation der Belegschaft sowie den erwarteten Synergien. Von dem erfassten Geschäfts- oder Firmenwert ist voraussichtlich kein Anteil für Steuerzwecke abzugsfähig.

Per 01.01.2024 wurde das im Mai 2019 erworbene und bisher unwesentliche Tochterunternehmen Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o., Polen erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Aufwand von rd. 0,2 Mio. EUR, der im sonstigen Aufwand ausgewiesen wurde.

Im Juni 2024 wurden alle Anteile an den beiden Unternehmen ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (vormals: RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH) und Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG), deren gemeinsame Geschäftstätigkeit sich auf das Halten der Immobilie „Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien" beschränkt hat, erworben. Nachdem das Vermögen der beiden Unternehmen lediglich einen einzigen identifizierbaren Vermögenswert darstellt, handelt es sich um den Erwerb eines einzelnen Vermögenswerts in einem gesellschaftsrechtlichen Mantel ohne Unternehmensqualität, womit IFRS 3 nicht zur Anwendung kam und lediglich die Anschaffungskosten auf das erworbene Vermögen aufzuteilen waren. Die gesamte Immobilie wurde schon vor dem Kauf angemietet und aufgrund IFRS 16 in den Sachanlagen ausgewiesen, womit es zu keinen wesentlichen Vermögensveränderungen kam.

Mit Beschluss des Nationalrats vom 05.07.2023 betreffend das Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG (GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz), wurde die gesetzliche Basis für die Zusammenführung der gesamten Schieneninfrastruktur in der ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH steht im 100 %igen Eigentum des Bundes. Mitte Dezember 2023 wurde ein Übergangsvertrag unterzeichnet, welcher neben diversen gegenseitigen Rechten und Pflichten (im Wesentlichen Informationspflichten) die Finanzierung des Teilbetriebes Infrastruktur der GKB ab dem 01.01.2024 bis zur Firmenbucheintragung der Spaltung beinhaltet. Der Vertrag ist ab 01.01.2024 wirtschaftlich gültig, womit der Erstkonsolidierungszeitpunkt auf diesen Zeitpunkt festgelegt wurde. Die Gewährung von Anteilen an der übernehmenden Gesellschaft unterblieb gemäß § 1 Abs 2 GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz sowie §§ 17 Z 5 SpaltG iVm § 224 Abs 2 Z 2 AktG. Es handelt sich bei der Transaktion um einen Zusammenschluss von Unternehmen bzw. Geschäftsbetrieben unter gemeinsamer Beherrschung, für welche IFRS 3 nicht zur Anwendung kommt. Der ÖBB Infrastruktur-Konzern hat entschieden, die Buchwerte fortzuführen, und wird diesen Bilanzierungsgrundsatz konsistent auf vergleichbare Transitionen anwenden. Die Fortführung der Buchwerte des übernommenen Infrastrukturvermögens liefert den besten Einblick in die Vermögens-, Finanz und Ertragslage, da es das Ziel des Bundes war, die beiden Geschäftsbetriebe zusammenzuführen und nicht stille Reserven aufzudecken.

Ende Oktober 2024 wurden alle Anteile an der Rail Cargo Terminal – Sindos Societe S.A., Griechenland verkauft. Die Entkonsolidierung erfolgte per 01.01.2024. Das Nettovermögen zum Zeitpunkt der Veräußerung, die Gegenleistung und das Ergebnis der Veräußerung stellen sich wie folgt dar:

	in Mio. EUR
Sachanlagen	5,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2
kurzfristige Verbindlichkeiten	0,5
veräußertes Nettovermögen	**5,3**
Gegenleistung erfüllt durch Zahlungsmittel	5,2
Veräußerungsverlust	**-0,1**

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Entkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Eine Gesamtübersicht über alle Konzernunternehmen wird in Erläuterung 34 gemacht.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS 40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die beispielsweise während der Errichtung und des Ausbaus des

Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Gemietete Sachanlagen werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt.

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

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen für das Geschäftsjahr 2025 und 2024:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80 bzw. 150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	5–80
Oberbau	35–50
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Fahrpark	5–50
Technische Anlagen und Maschinen	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	3–20 (Vj: 3–15)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1–15

Die Abschreibung der Nutzungsrechte nach IFRS 16 erfolgt linear über die Vertragsdauer oder über eine eventuell kürzere wirtschaftliche Nutzungsdauer. Im Geschäftsjahr 2025 und 2024 kamen folgende Nutzungsdauern zur Anwendung:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	1–42
Nutzungsrechte Fahrpark	1–10
Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen	1–14
Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–30 (Vj: 3–7)

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 „Sachanlagen“ und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Die dem ÖBB Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden.

Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten (Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte) abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben. Beim Abgang von Vermögenswerten, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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

Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse zu Errichtungskosten von Sachanlagen (z. B. Lawinenverbauungen) im Regelfall von staatsnahen Unternehmen, werden bilanziell erfasst und aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. An Dritte gewährte Zuschüsse werden als immaterielle Vermögenwerte bilanziert, insofern diese einen Nutzen in künftigen Perioden entfalten.

Geleistete Zuschüsse an Gemeinschaftsunternehmen (Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE) werden unter den immateriellen Vermögenwerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte" ausgewiesen. Da der Bund den Ausbau des Brenner Basistunnels zur Gänze finanziert, leistet er entsprechende Zuschüsse (in Form einer 50-jährigen Annuität). Diese werden ebenfalls unter den immateriellen Vermögenwerten in der Position „Kostenbeiträge an Dritte" als erhaltene Kostenbeiträge erfasst.

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

Der Firmenwert stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des ÖBB Konzerns am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Firmenwert wird unter den immateriellen Vermögenswerten bilanziert. Der bilanzierte Firmenwert wird einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Wenn Anhaltspunkte für eine Wertminderung identifiziert werden, wird der Firmenwert zusätzlich zum jährlichen Wertminderungstest auf Wertminderungen überprüft. Wertaufholungen sind unzulässig. Der Firmenwert wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten (CGU) aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt auf diejenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, von denen erwartet wird, dass sie aus dem Zusammenschluss, bei dem der Firmenwert entstand, Nutzen ziehen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

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

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2025 folgende Nutzungsdauern zugrunde, welche sich im Vergleich zum Vorjahr unverändert sind:

	Jahre
Kostenbeiträge	3–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	2–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (insbesondere Firmenwert) sind verpflichtend zumindest jährlich auf Wertminderung zu überprüfen.

Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten" wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist und wird gemäß IFRS 13 ermittelt. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und aus dem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen" erfasst. Der ÖBB Konzern ermittelt grundsätzlich in einem ersten Schritt den Nutzungswert. Wenn auf dieser Basis ein Wertminderungsbedarf ermittelt wird, wird untersucht, ob der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten über dem ermittelten Nutzungswert liegt.

Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten („Cash Generating Unit" bzw. „CGU") auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Effekte aus Erweiterungsinvestitionen wurden in den Geschäftsplänen bereinigt. Die Geschäftspläne (Budget 2026 und Mittelfristplanung 2027 bis 2031) spiegeln dabei die erwarteten gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der relevanten Marktsegmente wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt. Bereits zum Jahresabschluss bekannte und schätzbare Sondereffekte nach dem Geschäftsplanungszeitraum wurden in der Ermittlung des Nutzungswerts berücksichtigt.

Liegt der erzielbare Betrag dabei über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende CGU keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der CGU geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst.

Die Wertminderung wird zuerst dem Firmenwert (falls vorhanden) und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten der CGU zugeordnet, wobei die restlichen Vermögenswerte der CGU nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen, maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Bei Geschäfts- und Firmenwert ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Zum Jahresabschlussstichtag wird durch das Management überprüft, ob im Berichtsjahr ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung stattgefunden hat.

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede CGU besteht aus einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten. Durch diese Struktur wird gewährleistet, dass alle wesentlichen Vermögenswerte des ÖBB Konzerns auf ihre Werthaltigkeit überprüft werden.

Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH wird gruppenübergreifend im ÖBB Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung auf die CGU Cargo und CGU Intermodal des Teilkonzerns Rail Cargo Group sowie die CGU Personenverkehr des ÖBB Personenverkehr-Teilkonzerns entsprechend ihrer Nutzung allokiert.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr

Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr besteht aus fünf CGUs: der „ÖBB-Personenverkehr", die sich mit Schienen-Personenverkehr in Österreich befasst, der „Postbus", die sich mit Bus-Personenverkehr befasst, der „iMobility", die eine Mobilitäts-App betreut, der „ÖBB-Technische Services", die sich mit der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen befasst sowie der „Arverio", die sich mit Schienen-Personenverkehr in Deutschland befasst. Die Abgrenzungskriterien für die CGU orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr.

Die CGU Arverio beinhaltet Firmenwerte, weshalb verpflichtend jährlich eine Werthaltigkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Werthaltigkeitsprüfung dieser CGU wurde mit Stichtag 31.12.2025 durchgeführt.

Im aktuellen Berichtsjahr wurde für keine (Vj: keine) weitere CGU ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert.

Die CGU Arverio verfügt über endliche Verkehrsdiensteverträge mit Laufzeiten bis 2032 bzw. 2034. Im Zuge der Werthaltigkeitsprüfung sind nachhaltige Annahmen zum Wiedergewinn bestehender Verkehrsdiensteverträge in Bayern und Baden-Württemberg (wahrscheinlichkeitsgewichtete Erwartungswerte und unter Berücksichtigung marktkonformer Vertragsabschlüsse) unterstellt. Darüber hinaus sind im Budget 2026 und der Mittelfristplanung 2027 bis 2031 der Gewinn der Ausschreibung zu Netz35 in Baden-Württemberg berücksichtigt (Zuschlag erfolgte 2025).

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Group

Der Teilkonzern Rail Cargo Group besteht aus drei CGUs: der „Cargo", die sich mit nationalen und internationalen Logistikleistungen und Güterverkehr im Bereich Einzelwagen und Ganzzügen befasst, der „Intermodal", die sich mit nationalen und internationalen Containertransporten, den Betrieb von Container-Terminals im Ausland und der Rollenden Landstraße („ROLA") befasst sowie der „TS-HU", die sich mit der Instandhaltung der Güterwagen befasst. Die Abgrenzungskriterien für die CGUs orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des Teilkonzerns Rail Cargo Group.

Die Güterwagen und die anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs Cargo und Intermodal zugeordnet.

Die CGU Cargo beinhaltet Firmenwerte, weshalb verpflichtend jährlich eine Werthaltigkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Werthaltigkeitsprüfung dieser CGU wurde mit Stichtag 31.12.2025 durchgeführt.

Im aktuellen Berichtsjahr sowie im Vorjahr wurde zusätzlich bei der CGU Intermodal (aufgrund der Entwicklung des Containerverkehrs im Zuge der globalen Konjunkturentwicklung) ein Anzeichen für eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte identifiziert, weshalb eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur

Es wurden weder 2024 noch 2025 für eine CGU Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die CGU Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind.

Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird."

Nähere Informationen werden im Kapitel „Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich" in Erläuterung 32 gegeben.

Parameter der Werthaltigkeitsprüfungen

Zur Diskontierung wird je CGU ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den CGUs widerspiegelt. Spezifische Risiken werden durch Auf- bzw. Abschläge berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz der CGUs beinhaltet beispielsweise anteilige Aufschläge für Risiken der Cashflows, welche im Ausland anfallen, sofern deren Anteil am gesamten Cashflow der CGUs wesentlich ist (insb. Ungarn, Tschechien, Russland, China).

Im ÖBB Konzern sind die Geschäftspläne – aufgrund der Notwendigkeit eines sechsjährigen Rahmenplans gemäß der Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz – für einen Zeitraum von sechs Jahren erstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Darüber hinaus werden langfristige Effekte aus diversen Entwicklungen, Projekten und Maßnahmen berücksichtigt, um ein nachhaltiges Ergebnisniveau für die Ewige Rente zu ermitteln. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU entsprechende Wachstumsraten und Thesaurierungsquoten angewendet.

Die Annahmen zu den Cashflows für die Werthaltigkeitsprüfungen wurden den Berechnungen der Geschäftspläne entnommen. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass sich das langfristige Wachstum der CGUs am EZB-Inflationsziel von 2 %

orientieren, wurde das Wachstum mit 2,0 % (Vj: 2,0 %) abgeleitet. Die für das angenommene Wachstum notwendigen Thesaurierungsquoten wurden anhand des Wachstumsmodells von Gordon / Shapiro ermittelt. Dieses Modell bildet die Abhängigkeit von Wachstum, der nachhaltig erzielbaren Rendite und der dafür erforderlichen Thesaurierung methodisch ab.

Nähere Angaben für CGUs, welche einer Werthaltigkeitsprüfung in der Berichtsperiode oder im Vorjahr unterzogen wurden, sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB Konzerns	TK RCG – Cargo *)	TK RCG – Intermodal *)	TK PV – Arverio
Berichtsjahr 2025			
Vor Steuern			
Zinssatz 2026 – 2031	8,1 %	8,1 %	6,4 %
Zinssatz Ewige Rente	6,1 %	6,1 %	6,4 %
Wachstum Ewige Rente	*2,0 %*	*2,0 %*	*2,0 %*
Thesaurierungsquote	*30,8 %*	*28,6 %*	*39,9 %*
Nach Steuern			
Zinssatz 2026 – 2031	6,5 %	7,0 %	5,0 %
Zinssatz Ewige Rente	4,5 %	4,0 %	5,0 %

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoaufschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.
n.a. nicht anwendbar.

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB Konzerns	TK RCG – Cargo *)	TK RCG – Intermodal *)	TK PV – Arverio
Berichtsjahr 2024			
Vor Steuern			
Zinssatz 2025 – 2030	8,2 %	8,1 %	6,1 %
Zinssatz Ewige Rente	6,2 %	6,1 %	6,1 %
Wachstum Ewige Rente	*2,0 %*	*2,0 %*	*2,0 %*
Thesaurierungsquote	*30,3 %*	*28,5 %*	*43,6 %*
Nach Steuern			
Zinssatz 2025 – 2030	6,6 %	7,0 %	4,6 %
Zinssatz Ewige Rente	4,6 %	5,0 %	4,6 %

*) Für die Cashflows in Österreich, Ungarn, Tschechien, Russland, China und Slowakei wurden spezifische Risikoaufschläge berücksichtigt. Die dargestellten Diskontierungssätze stellen die gewichteten Kapitalkosten der CGU dar.

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt und sind nur für Informationszwecke angeführt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der CGUs basiert hingegen auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für die Rail Cargo Group bzw. den TK Personenverkehr unabhängig vom übrigen ÖBB Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB Konzern unterstellt und kein konzerneinheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Im Abschnitt „b. Wertminderungen und Wertaufholungen“ wird in Erläuterung 3 das Ergebnis der Werthaltigkeitsprüfungen der beiden Berichtsjahre angeführt. In Erläuterungen 14 bzw. 15 werden etwaige Auswirkungen des Wertminderungstests auf die Sachanlagen bzw. auf die immateriellen Vermögenswerte dargestellt.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sowie der Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf den obigen Absatz „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ verwiesen.

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene Gruppen von Vermögenswerten und Schulden

Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenwerten zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sowie von den langfristigen Schulden zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Schulden erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von zwölf Monaten auch gerechnet wird. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden sowie zur Veräußerung gehaltene langfristige Gruppen von Vermögenswerten und Schulden werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte und Schulden werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

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

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

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

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Der ÖBB Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente
Der ÖBB Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monaten werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich bei den Erläuterungen 22 und 33.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der ÖBB Konzern hält keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

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

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

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

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

Generelles Wertminderungsmodell

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

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

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

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

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

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallsrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallsrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden" fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden. Soweit objektive Hinweise auf Wertminderungen bestehen (z. B. Insolvenzen), werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird eine Wertberichtigungsmatrix angewendet, um ECLs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu bewerten. Die Verlustquoten werden anhand einer „Roll-Rate"-Methode berechnet, die auf der Wahrscheinlichkeit basiert, dass eine Forderung die aufeinanderfolgenden Stufen der Überfälligkeit bis zur Ausbuchung durchläuft. Die Rollraten werden für alle Forderungen insgesamt durchgeführt. Die Verlustquoten basieren auf den tatsächlichen Zahlungs- und Kreditausfallserfahrungen der letzten acht Jahre. Die historischen Ausfallsraten werden

gegebenenfalls um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

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

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

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

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair-Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsekurs und Finanzverbindlichkeiten basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Values der Hierarchieebene 2.

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

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird gegebenenfalls unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs und das technische Service des Fahrparks eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

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

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

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

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kauf- oder Verlängerungsoption, wenn der ÖBB Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen werden in Erläuterung 30.3 dargestellt.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Der ÖBB Konzern tritt auch als Leasinggeber auf und stuft bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechts aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmer:innen

Der ÖBB Konzern ist lediglich einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtungen eingegangen, unter anderem für ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für Mitarbeitende, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

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

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1. enthalten.

Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

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

auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

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

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt.

In beiden Berichtsjahren wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in den Erläuterungen 20 und 27 gemacht.

Ertragsrealisierung

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

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Sonstige wesentliche variable Bestandteile des Transaktionspreises bestehen nicht.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Teilkonzern ÖBB Infrastruktur

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur (Infrastrukturbenützung) des ÖBB Infrastruktur-Konzerns werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Wege- und Dienstleistungsentgelte verrechnet. Die Verträge beinhalten die Bestellungen der einzelnen EVU und werden vom ÖBB Infrastruktur-Konzern mit den EVU abgeschlossen. Grundlage für diese Bestellungen sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB), welche eine Aufstellung zu den einzelnen Leistungen je Netzfahrplanperiode (z. B. für das Mindestzugangspaket und die Serviceeinrichtungen und -leistungen, wie Verkehrsstationen, Verschub) enthalten. In den SNNB werden die Entgelte je Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge veröffentlicht. Sie gelangen diskriminierungsfrei gegenüber allen EVU zur Anwendung (ohne Gewährung von Rabatten).

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Wege- und der Dienstleistungsentgelte sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVU. Eine wesentliche Leistung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur ist das sogenannte Produkt „Zugtrasse“ (Mindestzugangspaket). Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne dem ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der veröffentlichten SNNB bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung,

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

Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt noch im Lieferjahr. Es sind daher keine Abgrenzungen erforderlich.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur besteht in der Bereitstellung des Bahnstromnetzes zur Belieferung mit Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen SNNB unterteilt in Hoch- und Niedertarif. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Weiters bietet die ÖBB-Infrastruktur AG den Kunden die Lieferung von Bahnstrom für die oben genannten Zwecke an. Der Energiepreis wird in Energielieferverträgen festgelegt, es gibt separate Preise für Hoch- und Niedertarifzeiten. Die Mengen werden im Vorhinein durch die Kunden bekanntgegeben.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung (inkl. Umformung) erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung, während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Abrechnung der erbachten Leistungen erfolgt monatlich im Nachhinein mit einem Monat Zeitverzug. Die Erfassung der Abrechnung für den Monat Dezember erfolgt im Folgejahr. Daher ist eine Abgrenzung der Dezember-Leistungen erforderlich.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an und werden IFRS 16 zugerechnet. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen stattfinden, erfasst werden. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den von Mietenden erzielten Umsätzen verrechnet werden; sie werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

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

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Teilkonzern Rail Cargo Group

Der Umsatz des Teilkonzerns Rail Cargo Group mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zugrunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere, die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogramms durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60 % unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit Lkw, Hübe von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen etc. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße". Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Allen oben genannten Leistungsverpflichtungen ist gemein, dass diese vorwiegend zu einem bestimmten Zeitpunkt realisiert werden.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

Nutzungsentgelte wie Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst.

Teilkonzern ÖBB Personenverkehr

Tariferlöse

Kund:innen können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen, die Leistungen des Teilkonzerns ÖBB Personenverkehr in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich" in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich Kund:innen für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahrenen Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist, dass Kund:innen die Fahrkarten eingelöst haben. Kund:innen haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben.

Erlöse aus den Kund:innenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugewiesen. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abgeltungen sind zumeist bis zum jeweils 10. eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitätsbonus abzüglich Leistungsstörung. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder / Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden großteils (über 85 % des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und wird monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Instandhaltung / Wartung

Erlöse aus Instandhaltung / Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten und der Werkstätten der Technischen Services mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Während Reparaturarbeiten erfolgt die Erfassung der Erlöse laufend (von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit). Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden in den Verbindlichkeiten abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Containerterminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert.

Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, weshalb der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen und Dividenden

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

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Steuerliche Verhältnisse

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträgerin und den meisten Gesellschaften des ÖBB Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen der Gruppenträgerin und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat die Gruppenträgerin insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Bei der Nutzung der steuerlichen Verluste gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns; darüber hinaus gilt bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe.

Zum Bilanzstichtag besteht der Organkreis der umsatzsteuerlichen Organschaft nach § 2 UStG aus der Organträgerin ÖBB-Holding AG und mit mehreren österreichischen Gesellschaften des ÖBB Konzerns.

Ertragsteuern und Latente Steuern

Ertragsteuern umfassen sowohl laufende als auch latente Steuern. Die laufenden Steuern betreffen sämtliche Steuern, die auf den steuerpflichtigen Gewinn der Konzerngesellschaften erhoben werden. Die sonstigen Steuern wie z. B. vermögensabhängige Steuern oder Betriebssteuern (Strom, Energie) sind in den entsprechenden betrieblichen Aufwendungen enthalten. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß IAS 12 „Ertragsteuern" für alle temporären Unterschiede zwischen Steuer- und IFRS-Bilanzwerten, für Steuergutschriften und Verlustvorträge im Konzernabschluss gebildet.

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden („tax base") sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung werden aufgrund der bestehenden vorübergehenden Ausnahme des IAS 12 nicht bilanziert.

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

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

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

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

Zum 31.12.2023 wurde die internationale Steuerreform – Pillar-II-Gesetzgebung (globale Mindestbesteuerung) – bereits in österreichisches Recht überführt. Das Gesetz findet erstmals Anwendung für Geschäftsjahre, die nach dem 31.12.2023 beginnen. Der ÖBB Konzern fällt in den Anwendungsbereich dieser Regelungen. Der ÖBB-Konzern evaluiert laufend die grundsätzliche Betroffenheit und ermittelt die Jurisdiktionen, aus denen der Konzern möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-II Top-up-Tax (Primärergänzungsteuer) oder einer Qualified-Domestic-Minimum-Top-up-Tax (nationale Ergänzungssteuer) ausgesetzt ist. Die Top-up-Tax findet auf Ebene der ÖBB-Holding AG Anwendung. Es könnten sich auf lokaler Ebene bei Konzerngesellschaften der ÖBB-Holding AG allenfalls Anwendungsfälle durch etwaige nationalen Ergänzungssteuern ergeben. Der Konzern verfolgt aufmerksam den Fortschritt der lokalen Gesetzgebungsverfahrens in jedem Land, in dem der ÖBB Konzern tätig ist.

Der ÖBB Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Gesetzgebung zu den Pillar-II-Regeln auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Aus der Analyse haben sich keine Beträge an Mindeststeuern (Top-up Tax) ergeben, die auf Gewinne von Tochterunternehmen, deren Sitze in Ländern liegen, in denen der gesetzliche Steuersatz unter dem Mindeststeuersatz von 15 % liegen, gezahlt werden müssen. Die Erleichterungsbestimmung des IAS 12, wonach keine latenten Steuern bilanziert werden, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, werden angewendet.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB Konzerns trifft der Vorstand Ermessensentscheidungen und Schätzungen, beispielweise bei der Anwendung von Hedge Accounting, bei der Einschätzung der Übertragung von relevanten Risiken bei Leasinggeschäften, bei der Einschätzung, inwieweit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen als Leasingnehmer bei der Beurteilung der Laufzeit von Leasingverträgen ausgeübt werden, bei der Einschätzung von Mehrkostenforderungen aus Bauvorhaben sowie bei der Erfassung und Bilanzierung von Bundeszuschüssen gem. §§ 41f Bundesbahngesetz.

Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten zur Kaufpreisallokation gem. IFRS 3 von externer Sachverständigen.

a. Versorgungspläne für Arbeitnehmer:innen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigungen und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen und Wertaufholungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren auf den Geschäftsplänen (Budget 2026 und Mittelfristplanung 2027 bis 2031). Diese stellen die durch das Management erwarteten zukünftigen Nettozahlungsströmen dar, welche sich aus der fortgesetzten Nutzung der Vermögenswerte ergeben. Mittels Diskontierungszinssätzen werden die Nettozahlungsströme auf den Stichtag abgezinst. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse oder steigende Aufwände und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Diskontierungszinssätze können daher zu einer Wertminderung führen.

Die Sensitivitätsanalyse aus der untenstehenden Tabelle zeigt die Unter-/Überdeckung der CGUs bei einer Veränderung der Annahmen:

Sensitivitätsanalyse des Wertminderungs- / Zuschreibungsbedarfs CGU		Erhöhung des Parameters in Mio. EUR			Reduktion des Parameters in Mio. EUR		
Annahmen	Veränderung der Annahmen in %-Punkten	Cargo	Intermodal	Arverio	Cargo	Intermodal	Arverio
Zinssatz	+/-0,25%p	-139,5 (Vj: -59,9)	-13,5 (Vj: -12,9)	98,3 (Vj: 127,0)	-23,5 (Vj: 62,9)	16,4 (Vj: 17,3)	126,3 (Vj: 139,6)
Ewige Rente	EBITDA +/-2,5 %	-43,7 (Vj: 45,0)	9,2 (Vj: 10,9)	116,4 (Vj: 135,0)	-124,2 (Vj: -47,1)	-7,5 (Vj: -7,7)	106,7 (Vj: 130,8)

Bei der Werthaltigkeitsprüfung wurde davon ausgegangen, dass im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in den Hauptmärkten der CGU Cargo und der CGU Intermodal Förderungen und Beihilfen im Wesentlichen wie auch bisher gewährt werden, die zum Vermögenserhalt beitragen.

Hinsichtlich der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel in den Erläuterungen 14 und 15 verwiesen. Weiterführende Angaben zu den Effekten aufgrund der Wertminderungen und der

Wertaufholungen werden ebenfalls in den Erläuterungen 14 und 15 dargestellt. Angaben zur Methodik der Werthaltigkeitsprüfung, zur Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und den Berechnungsprämissen werden in Erläuterung 3 im Abschnitt „Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien" gemacht.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um -/+ 1 Jahr um rd. 260,4 Mio. EUR (Vj: rd. 265,1 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 217,1 Mio. EUR (Vj: rd. 193,7 Mio. EUR) verringert.

Die festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2025. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Nutzungsdauer für Bahnsteige von 20 auf 30 Jahre verlängert. Dadurch hat sich die jährliche Abschreibung in Höhe von rd. 15,9 Mio. EUR verringert. Es handelte sich hierbei um eine Schätzungsänderung, die prospektiv zur Anwendung kam. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft, was aufgrund von Verlängerungen bzw. Verringerung von Nutzungsdauern zu einer Verringerung der Jahresabschreibung in Höhe von rd. 4,8 Mio. EUR (Vj: Erhöhung um rd. 4,0 Mio. EUR) führt.

d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste.

Die Wege- und Dienstleistungsentgelte der ÖBB-Infrastruktur AG unterliegen der (nachprüfenden) Kontrolle der Schienen-Control Kommission (SCK). Im Rahmen von regulierungsrechtlichen Verfahren, die von Amts wegen oder auf Basis einer Beschwerde eines Fahrwegkapazitätsberechtigten eingeleitet werden, überprüft die SCK die Übereinstimmung dieser Entgelte mit den Bestimmungen des 6. Teiles („Regulierung des Schienenverkehrsmarktes") des Eisenbahngesetzes (EisbG) oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften. Im Falle eines Abweichens von diesen Bestimmungen, kann eine bescheidmäßige Korrektur der Entgelte erfolgen, die zu einer Rückverrechnung von Entgelten führen kann (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig).

Zum 31.12.2025 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2017 bis 2025. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung der Wege- und Dienstleistungsentgelte. Auf Basis der aktuellen Verfahrensstände und der derzeit verfügbaren Informationen wird die Höhe der potenziellen Kürzungen der Wege- und Dienstleistungsentgelte durch die SCK bzw. die nachprüfenden Instanzen bestmöglich eingeschätzt.

Die Risiken aus den jeweiligen regulierungsrechtlichen Entgeltverfahren wurden individuell unter Einbindung von Expert:innen bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und/oder der Verrechnung von in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Wege- und Dienstleistungsentgelten.

Die marktweite Bereinigung mit dem Ziel langjährige regulierungsrechtliche Entgeltverfahren zu beenden, wurde unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. SCK im Geschäftsjahr 2025 abgeschlossen. Davon umfasst sind die Verfahren betreffend die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016 bis 2023, die Entgelte für das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 und die Entgelte für die Stationshalte in den Netzfahrplanperioden 2012 bis 2023. Die EVU erhielten Rückerstattungen auf Basis der rechtskräftigen Entscheidungen der SCK, wofür die im Jahresabschluss 2024 gebildeten Rückstellungen verwendet wurden.

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 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 Anpassung berücksichtigt.

Im Rahmen der Rückstellung für Freimachungskosten wird für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Grundstücksveräußerungen bzw. künftig anfallende Kosten in Zusammenhang mit bereits verkauften, aber noch in Entwicklung befindliche Liegenschaften Vorsorge getroffen.

Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Rückstellungen für Umweltrisiken und für Stilllegungskosten bei einer Veränderung der Kosten um +/- 10 % um rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) erhöht/verringert. Auf die Ermittlung von Sensitivitäten für die Rückstellung von Freimachungskosten wurde verzichtet, da die Rückstellung aus vielen Einzelbeträgen besteht, für die unterschiedliche Parameter, Schätzungen und Berechnungen zu Anwendung kommen. Die Änderung einzelner Parameter würde daher keine besondere Aussagekraft haben. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Die Europäische Kommission (EK) hat im Oktober 2024 eine Geldbuße in Höhe von rd. 16,7 Mio. EUR gegen die ÖBB-Holding AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Technische Services-GmbH aufgrund eines Verstoßes gegen das Kartellverbot verhängt. Gegen den Beschluss der EK wurde eine Nichtigkeitsklage beim Europäischen Gericht (EuG) eingebracht. Eine Entscheidung des EuG ist nicht vor Ende des Jahres 2026 zu erwarten. Für dieses Gerichtsverfahren wurde eine Rückstellung auf Basis von aktuellen Einschätzungen gebildet. Der Ausgang des Verfahrens ist mit Unsicherheiten behaftet. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann vom rückgestellten Betrag abweichen. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

e. Ertragsteuern

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

Die auf bestehende Verlustvorträge und temporäre Differenzen aktivierten latenten Steueransprüche basieren auf einer Schätzung der steuerpflichtigen Ergebnisse für die nächsten fünf Jahre. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (Erläuterung 13).

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet. Dies war zum 31.12.2025 und zum 31.12.2024 nicht erforderlich.

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin off-balance dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB Konzerns zum 31.12.2025 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

h. Informationen in Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken (Klimawandel)

Der ÖBB Konzern versteht Nachhaltigkeit ganzheitlich und verknüpft erfolgreiches Wirtschaften mit ökologischer Verträglichkeit und sozialer Verantwortung. Damit wird eine nachhaltige Unternehmensausrichtung im Sinne des Vorsorgeprinzips erreicht. Auf Basis dieses ganzheitlichen Ansatzes werden sowohl die Chancen als auch die Risiken durch das Unternehmen auf die Umgebung und ebenso für das Unternehmen selbst in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen ermittelt. Auf Basis der jährlich aktualisierten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse hinsichtlich physischer Klimarisiken, welche im ÖBB Konzern 2022 das erste Mal im Zuge der Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung durchgeführt wurde, sowie einer allgemeinen Chancen- und Risikoanalyse konnten folgende maßgebliche Themen mit Bezug auf klimapolitische Aspekte und Risiken identifiziert werden, die eine Auswirkung auf den ÖBB Konzern haben.

- Das Risiko von vermehrten Extremwetterereignissen bedingt durch den Klimawandel (Stark-Niederschlägen, Hochwasser, Muren, Stürme, Hitzewellen etc.) hat sowohl eine Auswirkung auf den Betrieb der Züge / Busse und die Infrastruktur als auch auf die Kund:innen. Einmal mehr hat dies speziell das Hochwasser in Wien und Niederösterreich im September 2024 gezeigt, welches bis einschließlich Dezember 2024 bzw. mit Nacharbeiten bis Juni 2025 spürbare Auswirkungen auf den Bahnverkehr der ÖBB hatte. Um den Auswirkungen auf den Bahnverkehr entgegenzuwirken, werden im gesamten ÖBB Konzern entsprechende Maßnahmen gesetzt, wie zum Beispiel die Einführung von geeigneten Monitoring- und Frühwarnsystemen sowie gezielte Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte zur Erhöhung der Resilienz von Anlagen, Systemen, Fahrzeugen und Prozessen. Im Jahr 2025 wurde verstärkt daran gearbeitet, sowohl die Infrastruktur widerstandsfähiger zu gestalten als auch die betrieblichen Abläufe gesamthaft in Richtung Stärkung der Resilienz weiterzuentwickeln.
- Der Klimawandel birgt aber auch eine Chance für das Unternehmen im Hinblick auf Wachstum des öffentlichen Verkehrs und Ausbau des Bahn- und Busangebots, wodurch sich eine mögliche Steigerung von Auslastungen und damit verbunden von Produktivität aber auch eine Steigerung von Erlösen/Umsätzen ergeben kann. In weiterer Folge ist dies jedoch auch mit erforderlichen Investitionen in den Ausbau der Kapazität des Systems Bahn verbunden.
- Aufgrund des Klimawandels und damit verbundenen Entwicklungen ergibt sich für den ÖBB Konzern direkt und indirekt das Risiko der Steigerung der Energiepreise, und zwar sowohl für erneuerbare Energie (durch Verknappung am Markt) als auch für fossile Energie (durch Einführung der CO_2-Abgabe). Im Zuge der durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurden abseits der üblichen jährlichen Niederschlagsvolatilitäten auf lange Sicht keine erheblichen Klimarisiken für die Eigenerzeugung von Bahnstrom identifiziert.

Das Management hat die erkennbaren bzw. abschätzbaren Auswirkungen des Klimawandels im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Aus der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ergaben sich aktuell keine Auswirkungen auf Rückstellungsbildungen oder Indizien für Wertminderungen von Vermögenswerten oder notwendige Anpassungen von Nutzungsdauern. Im Berichtsjahr 2024 kam es aufgrund des Hochwassers im September 2024 entlang der Westbahnstrecke zu Abgängen in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR und Nutzungsdauerverkürzungen mit einem Effekt in Höhe von rd. 3,0 Mio. EUR im Bereich der Sachanlagen. Darüber hinaus wurden keine mit dem Klimawandel zusammenhängenden Aspekte erkannt, die zu einer Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im aktuellen Konzernabschluss führen würden. Weitere Details zur Klimaresilienz des ÖBB Konzerns sowie etwaiger Anpassungsmaßnahmen aller vollkonsolidierten Tochtergesellschaften finden sich in der Nichtfinanziellen Erklärung für den ÖBB Konzern. Diese ist im Konzernlagebericht zu finden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

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

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29). Bei Dienstleistungskonzessionen (IFRIC 12), bei denen Forderungen aus Bestellerentgelten in Höhe der Leasingzahlungen an Erfüllung statt an den Fahrzeugvermieter abgetreten werden, werden weder Leasingverbindlichkeiten noch daraus entstehende Forderungen erfasst (Erläuterung 3). Zudem werden Aufwendungen und Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs (Anpassung an das Bedarfsprofil) sowie aus der Ausgleichsenergie saldiert dargestellt.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstiger Rechte, auf die der ÖBB Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB Konzern veranlagt liquide Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

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

4. Umsatzerlöse

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	3.426,0	3.209,9
davon Verkehrsdienstbestellungen Bund	*1.429,2*	*1.365,5*
davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstigen Dritte	*749,0*	*688,8*
Güterverkehr	1.876,5	1.780,2
davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes	*153,2*	*143,0*
Mieten und Pachten	270,3	246,2
Instandhaltung und Wartung	90,9	87,8
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	83,2	80,0
Infrastrukturbenützung	77,2	34,0
Traktionsleistungen	27,0	23,0
Verwertungsobjekte	22,3	10,9
Sonstige Umsatzerlöse	282,1	235,0
Gesamt	**6.155,5**	**5.707,0**

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh) gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2025 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die übrigen Verkehrsdienstbestellungen basieren im Wesentlichen auf Leistungsverträgen mit Ländern oder Gemeinden in Österreich bzw. mit Leistungsbestellern im Ausland. Die Zunahme der beiden Posten lässt sich im Wesentlichen auf Angebotserweiterungen bzw. auf den Umstand, dass die Tochterunternehmen der Arverio-Gruppe 2025 erstmals mit einem vollen Geschäftsjahr in den Konzernabschluss einbezogen werden, zurückführen. Nähere Informationen zu den Leistungsverträgen sind in Erläuterung 32 enthalten.

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15 können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden.

	2025	**Laufzeit des Vertrags**		**Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen**		**Kunde**	
in Mio. EUR	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt-bezogen	zeitraum-bezogen *)	Bund, Länder, Gemeinden	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	3.426,0	859,6	2.566,3	858,1	2.567,9	2.178,2	1.247,8
davon Verkehrsdienstbestellungen Bund	*1.429,2*	*0,0*	*1.429,2*	*0,0*	*1.429,2*	*1.429,2*	*0,0*
davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstigen Dritten	*749,0*	*0,0*	*749,0*	*0,0*	*749,0*	*749,0*	*0,0*
Güterverkehr	1.723,3	1.698,0	25,3	0,0	1.723,4	153,2	1.570,1
Instandhaltung/Wartung	90,2	84,3	6,0	88,7	1,5	0,0	90,2
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	83,2	83,2	0,0	1,3	81,9	0,0	83,2
Infrastrukturbenützung	77,2	77,2	0,0	0,0	77,2	0,0	77,2
Traktionsleistungen	26,7	26,7	0,0	21,3	5,4	0,0	26,7
Erlöse aus Verwertungsobjekten	22,3	22,3	0,0	22,3	0,0	0,0	22,3
Sonstige Umsatzerlöse	265,9	182,3	83,6	97,5	168,4	0,0	265,9
Gesamt	**5.714,8**	**3.033,6**	**2.681,3**	**2.587,9**	**3.127,0**	**2.331,4**	**3.383,4**

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend den tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

in Mio. EUR	2024 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags kurzfristig	Laufzeit des Vertrags langfristig	Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen zeitpunktbezogen	Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen zeitraumbezogen *)	Kunde Bund, Länder, Gemeinden	Kunde Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	3.209,9	814,7	2.395,2	782,7	2.427,2	2.054,3	1.155,6
davon Verkehrsdienstbestellungen Bund	*1.365,5*	*0,0*	*1.365,5*	*0,0*	*1.365,5*	*1.365,5*	*0,0*
davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden und sonstigen Dritten	*688,8*	*0,0*	*688,8*	*0,0*	*688,8*	*688,8*	*0,0*
Güterverkehr	1.539,4	1.516,5	22,9	0,0	1.539,4	143,0	1.396,4
Instandhaltung/Wartung	86,4	82,3	4,1	85,7	0,7	0,0	86,4
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	80,0	80,0	0,0	0,0	80,0	0,0	80,0
Infrastrukturbenützung	34,0	34,0	0,0	0,0	34,0	0,0	34,0
Traktionsleistungen	22,2	22,2	0,0	10,6	11,6	0,0	22,2
Erlöse aus Verwertungsobjekten	10,9	10,9	0,0	10,9	0,0	0,0	10,9
Sonstige Umsatzerlöse	227,3	158,3	69,0	68,1	159,2	0,0	227,3
Gesamt	**5.210,1**	**2.718,9**	**2.491,2**	**958,0**	**4.252,1**	**2.197,3**	**3.012,8**

*) Die zeitraumbezogenen Erlöse werden entsprechend den tatsächlichen Leistungserbringung erfasst.

Die Mieterlöse über rd. 270,3 Mio. EUR (Vj: rd. 246,2 Mio. EUR) sowie übrige Umsatzerlöse in Höhe von rd. 170,4 Mio. EUR (Vj: rd. 250,8 Mio. EUR) werden in der obigen Tabelle nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen keine variablen Zahlungen vereinbart worden sind) verteilten sich wie folgt:

31.12.2025 in Mio. EUR	langfristige Leistungsverpflichtungen Gesamt	Leistungsverpflichtung innerhalb 2026	Leistungsverpflichtung innerhalb 2027	Leistungsverpflichtung innerhalb 2028	Leistungsverpflichtung nach 2028
Personen- und Gepäckverkehr	323,9	70,7	58,4	48,1	146,6
Güterverkehr	12,5	3,6	2,5	3,5	2,8
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	7.247,1	1.591,6	1.755,1	1.858,3	2.042,1
Verkehrsdienstbestellungen	6.725,1	1.562,5	1.560,9	1.525,7	2.076,0
Gesamt	**14.308,6**	**3.228,4**	**3.376,9**	**3.435,7**	**4.267,6**

31.12.2024 in Mio. EUR	langfristige Leistungsverpflichtungen Gesamt	Leistungsverpflichtung innerhalb 2025	Leistungsverpflichtung innerhalb 2026	Leistungsverpflichtung innerhalb 2027	Leistungsverpflichtung nach 2027
Personen- und Gepäckverkehr	203,2	53,5	34,6	29,4	85,7
Güterverkehr	13,0	6,1	2,7	1,6	2,6
Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes	6.503,8	1.465,4	1.594,7	1.665,2	1.778,6
Verkehrsdienstbestellungen	1.649,3	402,0	332,0	268,7	646,5
Gesamt	**8.369,4**	**1.926,9**	**1.964,1**	**1.965,0**	**2.513,4**

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

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.604,9	2.471,8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	29,0	35,4
Schadensvergütungen	19,8	10,6
Kursdifferenzen	10,2	13,2
Übrige sonstige betriebliche Erträge	125,2	115,0
Gesamt	**2.789,1**	**2.646,0**

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und für Erweiterungs- und Reinvestitionen sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse (Infrastrukturbenützungsentgelt) die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	297,2	267,7
Strom	240,1	280,0
Sonstiger Materialaufwand	138,8	138,8
Zwischensumme Materialaufwand	**676,1**	**686,5**
Transportleistungen durch Dritte	783,0	667,5
Infrastrukturbenützung	261,8	231,4
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	235,2	216,2
Sonstige bezogene Leistungen	888,5	825,1
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	**2.168,5**	**1.940,2**
Gesamt	**2.844,6**	**2.626,7**

Es bestehen drei langfristige Strombezugsverträge, wovon zwei als Derivate bilanziert werden, da regelmäßig auch Verkäufe erfolgen, und ein Strombezugsvertrag, der zum EPEX-Spotpreis bezogen wird. Hinsichtlich der langfristigen Verpflichtungen wird auf Erläuterung 28.2. verwiesen.

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 4,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.928,8	2.787,8
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	726,7	687,9
Aufwendungen für Abfertigungen	38,4	36,3
Aufwendungen für Altersversorgung	37,4	36,3
Sonstige Sozialaufwendungen	5,6	5,6
Gesamt	**3.736,9**	**3.553,9**

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

Die Mitarbeiter:innenstruktur ist wie folgt:

Anzahl Mitarbeiter:innen Köpfe*)	31.12.2025	31.12.2024	Stichtag	Veränderung in %	2025	Durchschnitt 2024
Angestellte	20.678	19.790	888	4 %	20.361	19.177
Arbeiter:innen	14.844	13.721	1.123	8 %	14.512	13.105
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	10.582	12.009	-1.427	-12 %	11.298	12.718
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**46.104**	**45.520**	**584**	**1 %**	**46.171**	**45.000**
Lehrlinge**)	2.145	1.964	181	9 %	1.844	1.731
Gesamt mit Lehrlingen	**48.249**	**47.484**	**765**	**2 %**	**48.015**	**46.731**
davon Ausland	*5.738*	*5.755*	*-17*	*0 %*	*5.823*	*5.591*

*) Mitarbeiter:innen nicht-österreichischer Tochterunternehmen werden überwiegend unter den Angestellten ausgewiesen.
**) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2025 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 164 Lehrlinge beschäftigt.

Anzahl Mitarbeiter:innen FTE*)	31.12.2025	31.12.2024	Stichtag	Veränderung in %	2025	Durchschnitt 2024
Angestellte	20.106,3	19.247,5	858,8	4 %	19.791,8	18.639,2
Arbeiter:innen	14.615,9	13.516,4	1.099,5	8 %	14.299,6	12.904,8
Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	10.179,8	11.614,5	-1.434,7	-12 %	10.902,6	12.305,0
Gesamt aktive Mitarbeiter:innen	**44.902,0**	**44.378,4**	**523,6**	**1 %**	**44.994,0**	**43.849,0**
Lehrlinge**)	2.145,0	1.964,0	181,0	9 %	1.844,4	1.730,3
Gesamt mit Lehrlingen	**47.047,0**	**46.342,4**	**704,6**	**2 %**	**46.838,4**	**45.579,3**
davon Ausland	*5.690,6*	*5.713,4*	*-22,8*	*0 %*	*5.779,1*	*5.541,8*

*) Mitarbeiter:innen nicht-österreichischer Tochterunternehmen werden überwiegend unter den Angestellten ausgewiesen.
**) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2025 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 164 Lehrlinge beschäftigt.

9. Abschreibungen

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.533,1	1.445,5
davon geringwertige Vermögenswerte	*14,1*	*15,3*
Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16	163,0	146,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	167,4	76,9
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	7,2	6,4
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-163,3	-153,9
Abschreibung Gesamt	**1.707,4**	**1.521,4**

Nach durchgeführter Wertminderungsprüfung für immaterielle Vermögenswerte (mit unbestimmter Nutzungsdauer) mit aktuellen Plandaten ergab sich für 2025 ein Wertminderungsbedarf in Höhe von rd. 81,1 Mio. EUR (Vj: kein), der in den Abschreibungen auf immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen wird. Weitere Angaben werden in den Erläuterungen 14 und 15 angeführt.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÖBB Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Betriebskosten	167,7	163,4
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	56,5	55,4
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	36,2	39,6
Verluste aus Anlagenabgängen	47,1	29,2
Betriebliche Steuern	42,3	13,4
Rechts- und Beratungsaufwendungen	22,3	27,5
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	20,9	20,1
Wertminderungen/-aufholungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,8	4,7
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	258,7	233,8
Gesamt	**654,5**	**587,1**

Im Posten betriebliche Steuern sind alle nicht ertragsabhängigen Steuern (Elektrizitätsabgabe, Kfz-Steuer, Grundsteuer, Straßenbenützungsabgabe, sonstige Steuern und Abgaben etc.) erfasst. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im

Wesentlichen aus höheren Elektrizitätsabgaben sowohl im Bereich des Traktionsstroms als auch des Nicht-Traktionsstroms. Darüber hinaus führten erhöhte sonstige Stromabgaben zu einem zusätzlichen Anstieg.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernsprechgebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

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

Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	2.373	2.166
Andere Bestätigungsleistungen	2	3
Steuerberatung	18	776
Sonstige Leistungen	196	228
Gesamt	**2.589**	**3.173**

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

Honorar des Konzernabschlussprüfers	2025 in TEUR	2024 in TEUR
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	695	557
Andere Bestätigungsleistungen	0	3
Steuerberatung	4	760
Sonstige Leistungen	174	146
Gesamt	**872**	**1.466**

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung beider Geschäftsjahre wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden in den Geschäftsjahren 2025 und 2024 die Prüfungen der Nichtfinanziellen Erklärung im Konzernlagebericht verrechnet.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Das Zinsergebnis des ÖBB Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsergebnis	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Zinserträge	43,6	53,9
Zinsaufwendungen	-718,0	-664,2
Gesamt	**-674,5**	**-610,3**

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt. Die Zinserträge und Zinsaufwendungen von Dienstleistungsverträgen werden gem. IFRIC 12 saldiert dargestellt, wenn es gem. IAS 32 möglich ist. Bei bestimmten Dienstleistungskonzessionen, die im Vorjahr neu zum Konzern gekommen sind, ist eine Saldierung nicht möglich, womit im Berichtsjahr Zinserträge aus Forderungen für Dienstleistungskonzessionen bzw. Zinsaufwendungen für Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) ausgewiesen werden.

Die Zinserträge betreffen Haftungsentgelte gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsabgrenzungen, die Veranlagung der aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Zinsen aus Depots aus noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie Negativzinsen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) aus aufgenommenen Darlehen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 206,0 Mio. EUR (Vj: rd. 246,1 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für Effekte aus der Verzinsung von Rückstellungen, für noch bestehende oder ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 177,0 Mio. EUR (Vj: rd. 153,4 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

Sonstiges Finanzergebnis	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	19,9	27,5
davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen	*17,5*	*6,5*
davon aus der Bewertung von Derivaten	*1,7*	*20,2*
davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten	*0,2*	*0,2*
davon Erträge aus Beteiligungen	*0,4*	*0,7*
Sonstige Finanzaufwendungen	-13,6	-14,4
davon aus der Bewertung von Derivaten	*-0,2*	*-0,3*
davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen	*-11,2*	*-12,7*
Gesamt	**6,2**	**13,0**

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt.

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von nicht in einer Hedge-Beziehung stehenden Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren aus Kursdifferenzen sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-16,2	-10,8
Latenter Steueraufwand/-ertrag	**-48,8**	**38,2**
Ertragsteuern	**-65,0**	**27,4**

Die Steuern werden 2025 und 2024 mit 23 % des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet.

Für die Bewertung der bilanzierten latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden wurde der aktuell gültige Steuersatz von 23 % herangezogen.

Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung wurden in einigen Jurisdiktionen (Österreich, Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, Niederlande, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ungarn), in denen der ÖBB Konzern derzeitig tätig ist, bereits in lokales Recht umgesetzt und sind für Geschäftsjahre beginnend ab dem 31.12.2023 anwendbar. Der ÖBB Konzern prüft laufend die Auswirkungen der Pillar-II-Gesetzgebung auf die zukünftige Ertragskraft des Konzerns. Aus der Analyse haben sich keine wesentlichen Beträge an Mindeststeuern (Top-up-Tax) ergeben, die auf Gewinne von Tochterunternehmen, deren Sitze sich in Ländern befinden, in denen der gesetzliche Steuersatz unter dem Mindeststeuersatz von 15 % liegen, gezahlt werden müssen.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Bilanzansätze 01.01.	*250,3*	*221,8*
Veränderung latenter Steuer		
erfolgswirksam	-48,8	38,2
im sonstigen Konzernergebnis	-4,1	-9,7
Bilanzansätze 31.12.	**197,4**	**250,3**
davon latente Steueransprüche	*201,5*	*254,6*
davon latente Steuerschulden	*-4,1*	*-4,3*

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 23 % auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern und den in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	68,1	113,6
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	58,9	92,8
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	**127,0**	**206,4**
Konzernsteuersatz	*23 %*	*23 %*
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-29,2	-47,5
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	2,8	-0,1
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	0,5	14,1
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-5,6	-3,6
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	0,0	1,0
Auswirkungen Steuersatzänderungen	-0,1	0,1
Verrechnung aus Konsolidierung	-27,9	-13,1
Auswirkungen von Ansatzänderungen	4,5	83,6
Sonstige Auswirkungen	-10,0	-7,1
Steuern vom Einkommen	**-65,0**	**27,4**
Effektiver Körperschaftsteuersatz	***51,2 %***	***-13,3 %***

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen resultieren im wesentlichen Teil aus Änderungen im Zusammenhang mit Verlustvorträgen und temporären Differenzen. Zum 31.12.2025 konnte die ÖBB-Infrastruktur AG bisher nicht berücksichtigte Verlustvorträge in Höhe von rd. 18,3 Mio. EUR als aktive latente Steuern ansetzen (Vorjahr: Wertberichtigung in Höhe von rd. 40,4 Mio. EUR). Darüber hinaus bildete die ÖBB-Holding AG zusätzliche aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in Höhe von rd. 8,3 Mio. EUR (Vj: rd. 32,3 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich insbesondere die Veränderungen der Wertberichtigungen auf Verlustvorträge der überwiegend nicht österreichischen Konzerngesellschaften sowie die Wertberichtigung temporärer Differenzen aus. Insgesamt führten diese Entwicklungen zu einer wesentlichen Veränderung der aktiven latenten Steuern im Vergleich zum Vorjahr.

Nachdem die Eigenkapitalquote der Unternehmensgruppe nicht mehr als 2 %-Punkte unter der Eigenkapitalquote des Konzerns liegt, kommt die Zinsschranke des § 12a KStG nicht zur Anwendung und es wird der Zinsüberhang in voller Höhe als Betriebsausgabe abgezogen.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2025 und 31.12.2024 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften in Mio. EUR	latente Steuer-ansprüche 31.12.2025	schulden 31.12.2025	latente Steuer-ansprüche 31.12.2024	schulden 31.12.2024
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	18,3	-136,2	17,9	-130,7
Immaterielle Vermögenswerte	1,6	-3,8	1,7	-3,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	47,6	-39,7	49,2	-41,0
Finanzielle Vermögenswerte	1,2	-5,4	1,3	-7,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2,8	0,0	0,0	0,0
	71,5	**-185,1**	**70,1**	**-182,5**
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	5,4	-0,6	5,4	-0,7
Forderungen Lieferungen und Leistungen	2,2	-0,4	1,5	-0,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,2	-2,2	0,4	-0,4
Finanzielle Vermögenswerte	0,4	-45,3	1,6	-2,7
Übrige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	0,0
	8,2	**-48,5**	**8,8**	**-4,2**
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	114,6	0,0	92,7	-0,2
Rückstellungen	10,4	-2,1	12,6	-0,1
	125,0	**-2,1**	**105,3**	**-0,3**
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	37,3	-1,1	27,1	-1,1
Rückstellungen	24,8	-17,8	10,1	-4,6
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	1,5	-1,6	1,1	-1,6
Sonstige Verbindlichkeiten	5,1	-0,2	6,4	0,0
	68,7	**-20,7**	**44,7**	**-7,3**
Steuerliche Verlustvorträge	180,5	0,0	215,6	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	**453,8**	**-256,4**	**444,6**	**-194,3**
Saldierung	-252,3	252,3	-190,0	190,0
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	**201,5**	**-4,1**	**254,6**	**-4,3**

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Für die österreichische körperschaftssteuerliche Gruppe ergibt sich zum 31.12.2025 ein Überhang aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen in Höhe von rd. 17,3 Mio. EUR (Vj: rd. 33,6 Mio. EUR), die im Wesentlichen auf Bewertungsunterschiede der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Personenverkehr AG zurückzuführen sind. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 3,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,4 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -4,1 Mio. EUR (Vj: rd. -4,3 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Aufgrund der Planungsrechnung konnten zudem aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 180,3 Mio. EUR (Vj: rd. 215,6 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 58,7 Mio. EUR (Vj: rd. 50,7 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG, rd. 9,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,0 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG und rd. 111,6 Mio. EUR (Vj: rd. 103,3 Mio. EUR) von der ÖBB-Holding AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 4.176,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4.430,1 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75 % des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.124,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.417,9 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Verlustvorträge von ausländischen Gesellschaften bestehen in Höhe von rd. 285,6 Mio. EUR (Vj: rd. 267,9 Mio. EUR). Davon stammen rd. 130,5 Mio. EUR (Vj: rd. 123,0 Mio. EUR) aus der im Jahr 2024 erworbenen Arverio-Gruppe und sind unbegrenzt vortragsfähig. Es wurden darauf keine aktiven latenten Steuern gebildet.

Die ungarische Gesellschaft Rail Cargo Hungaria Zrt berichtet einen unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvortrag von rd. 145,3 Mio. EUR (Vj: rd. 138,1 Mio. EUR), auf den sie keine aktiven latenten Steuern angesetzt hat. Die kroatische Gesellschaft Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o. konnte mangels ausreichend zukünftiger positiver steuerlicher Ergebnisse keine aktiven latenten Steuern auf ihren Verlustvortrag in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR bilden. Ebenso setzte die russische Gesellschaft ooo Rail Cargo Logistics – RUS keine aktiven latenten Steuern auf ihren Verlustvortrag in Höhe von rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR), an.

Die italienische Tochtergesellschaft Rail Cargo Logistics – Terminals Italy S.r.l. konnte auf ihre unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträge in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR aktive latente Steuern ansetzen. Die tschechische Gesellschaft Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o bildet auf ihre Verlustvorträge in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR aktive latente Steuern, da sie davon ausgeht, dass sie ihre Verluste in den kommenden Jahren vollständig verwerten kann. Die ungarische Gesellschaft Rail Cargo Logistics – Hunagria Kft. aktivierte auf ihre Verlustverträge in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR aktive latente Steuern.

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2025 offene Siebentel in Höhe von rd. 19,4 Mio. EUR (Vj: rd. 34,0 Mio. EUR). Diesbezüglich wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Auf passive temporäre Differenzen aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften in Höhe von rd. 1.125,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.056,6 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

2025 in Mio. EUR	Grund-stücke und Bauten	Nutzungs-rechte Grund-stücke und Bauten	Fahrpark	Nutzungs-rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs-rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-aus-stattung	Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2025	*35.591,4*	*391,9*	*9.472,3*	*850,5*	*12.733,6*	*10,4*	*465,7*	*11.546,9*	*71.062,7*
Umrechnungsdifferenzen	2,0	1,0	17,1	4,6	1,2	0,2	0,4	0,1	26,8
Zugänge	1.162,2	20,5	633,7	178,5	486,1	1,7	52,7	1.978,3	4.513,7
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,4	0,0	8,4	0,0	0,0	0,2	0,0	8,9
Abgänge	-262,3	-7,0	-115,3	-100,3	-129,8	-0,7	-32,6	-8,0	-655,9
Umbuchungen	3.263,2	0,0	426,5	0,0	640,6	0,0	9,6	-4.353,3	-13,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2025	**39.756,6**	**406,8**	**10.434,3**	**941,7**	**13.731,7**	**11,7**	**495,9**	**9.164,1**	**74.942,7**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025 (inkl. Wertminderungen)	*-12.338,7*	*-109,3*	*-4.997,1*	*-496,9*	*-7.357,8*	*-4,5*	*-356,2*	*-1,9*	*-25.662,5*
Umrechnungsdifferenzen	-0,9	-0,5	-12,2	-3,6	-0,9	-0,1	-0,4	-0,1	-18,6
Abschreibungen	-666,3	-29,7	-371,8	-140,2	-432,1	-1,9	-54,1	0,0	-1.696,1
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	-0,1	0,0	-2,9	0,0	0,0	-0,1	0,0	-3,1
Abgänge	224,9	5,0	105,1	66,4	120,3	0,5	32,2	0,0	554,5
Umbuchungen	-1,9	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschreibungen	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025 (inkl. Wertminderungen)	**-12.780,4**	**-134,6**	**-5.276,0**	**-577,1**	**-7.668,6**	**-5,9**	**-378,6**	**-2,0**	**-26.823,2**
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2025	***23.252,6***	***282,6***	***4.475,1***	***353,6***	***5.375,8***	***5,9***	***109,5***	***11.545,0***	***45.400,2***
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2025	**26.976,1**	**272,2**	**5.158,4**	**364,5**	**6.063,2**	**5,7**	**117,3**	**9.162,1**	**48.119,5**
Kostenbeiträge									
Stand 01.01.2025	*-9.859,6*	*0,0*	*-289,3*	*0,0*	*-3.007,3*	*0,0*	*-12,0*	*-1.244,2*	*-14.412,3*
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Zugänge	-148,2	0,0	-7,6	0,0	-39,9	0,0	-0,1	-206,2	-401,9
Abgänge	112,3	0,0	1,7	0,0	37,6	0,0	3,8	0,3	155,7
Umbuchungen	-609,2	0,0	-37,1	0,0	-37,5	0,0	0,0	646,9	-36,8
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2025	**-10.504,7**	**0,0**	**-332,2**	**0,0**	**-3.047,1**	**0,0**	**-8,3**	**-803,1**	**-14.695,4**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025	*5.942,4*	*0,0*	*160,2*	*0,0*	*2.541,3*	*0,0*	*10,5*	*0,0*	*8.654,4*
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Abschreibungen	108,0	0,0	11,3	0,0	38,7	0,0	0,4	0,0	158,4
Abgänge	-107,6	0,0	-1,4	0,0	-36,7	0,0	-3,7	0,0	-149,5
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025	**5.942,7**	**0,0**	**170,2**	**0,0**	**2.543,3**	**0,0**	**7,1**	**0,0**	**8.663,4**
Kostenbeiträge per 01.01.2025	***-3.917,2***	***0,0***	***-129,1***	***0,0***	***-466,0***	***0,0***	***-1,5***	***-1.244,2***	***-5.758,0***
Kostenbeiträge per 31.12.2025	**-4.562,0**	**0,0**	**-162,1**	**0,0**	**-503,8**	**0,0**	**-1,1**	**-803,1**	**-6.032,1**
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2025	***19.335,4***	***282,6***	***4.346,1***	***353,6***	***4.909,8***	***5,9***	***108,0***	***10.300,8***	***39.642,2***
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2025	**22.414,1**	**272,2**	**4.996,3**	**364,5**	**5.559,4**	**5,7**	**116,2**	**8.359,0**	**42.087,4**

2024 in Mio. EUR	Grund-stücke und Bauten	Nutzungs-rechte Grund-stücke und Bauten	Fahr-park	Nutzungs-rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs-rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Anschaffungs-/Herstellungs-kosten - Stand 01.01.2024	*33.979,1*	*498,4*	*8.870,6*	*754,4*	*12.052,5*	*8,7*	*436,3*	*9.942,4*	*66.542,5*
Umrechnungsdifferenzen	-1,7	-1,1	-17,0	-3,4	-1,2	-0,1	-0,5	-0,1	-25,1
Zugänge	1.033,3	30,4	424,4	160,7	424,3	2,3	50,9	2.651,0	4.777,3
Zugänge Konsolidierungskreis	150,0	8,3	2,9	0,0	84,6	0,0	6,7	59,2	311,7
Abgänge	-140,4	-29,2	-97,2	-61,4	-152,6	-0,5	-32,7	-8,4	-522,3
Abgänge Konsolidierungskreis	-9,5	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,5	0,0	-10,5
Umbuchungen	580,5	-115,0	288,6	0,1	326,4	0,0	5,6	-1.097,3	-11,0
Anschaffungs-/Herstellungs-kosten Stand 31.12.2024	**35.591,4**	**391,9**	**9.472,3**	**850,5**	**12.733,6**	**10,4**	**465,7**	**11.546,9**	**71.062,7**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024 (inkl. Wertminderungen)	*-11.773,3*	*-128,2*	*-4.764,6*	*-429,8*	*-7.070,1*	*-3,0*	*-332,4*	*-1,9*	*-24.503,5*
Umrechnungsdifferenzen	0,6	0,4	12,0	2,5	1,0	0,1	0,4	0,1	17,0
Abschreibungen (inkl. Wertminderung)	-646,5	-30,0	-328,3	-123,6	-408,4	-1,7	-53,4	0,0	-1.591,9
Zugänge Konsolidierungskreis	-16,3	-1,9	-1,8	0,0	-24,6	0,0	-3,8	0,0	-48,4
Abgänge	117,3	26,0	85,7	53,9	143,9	0,2	32,5	0,0	459,5
Abgänge Konsolidierungskreis	3,9	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,5	0,0	4,8
Umbuchungen	-24,5	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024 (inkl. Wertminderungen)	**-12.338,7**	**-109,3**	**-4.997,1**	**-496,9**	**-7.357,8**	**-4,5**	**-356,2**	**-1,9**	**-25.662,5**
Buchwerte vor Kosten beiträgen per 01.01.2024	***22.205,8***	***370,2***	***4.106,0***	***324,6***	***4.982,4***	***5,7***	***103,9***	***9.940,4***	***42.039,0***
Buchwerte vor Kosten beiträgen per 31.12.2024	**23.252,6**	**282,6**	**4.475,1**	**353,6**	**5.375,8**	**5,9**	**109,5**	**11.545,0**	**45.400,2**
Kostenbeiträge									
Stand 01.01.2024	*-9.762,3*	*0,0*	*-254,0*	*0,0*	*-2.950,7*	*0,0*	*-10,5*	*-1.208,5*	*-14.185,9*
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Zugänge	-78,9	0,0	-35,8	0,0	-28,6	0,0	-0,6	-193,6	-337,5
Unternehmenserwerb	-50,9	0,0	0,0	0,0	-63,6	0,0	-1,2	-41,0	-156,7
Abgänge	63,1	0,0	0,5	0,0	64,1	0,0	0,1	0,1	128,1
Abgänge Konsolidierungskreis	0,7	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	1,1
Umbuchungen	-31,4	0,0	0,0	0,0	-28,8	0,0	0,0	198,7	138,5
Anschaffungs-/Herstellungs-kosten Stand 31.12.2024	**-9.859,6**	**0,0**	**-289,3**	**0,0**	**-3.007,3**	**0,0**	**-12,0**	**-1.244,2**	**-14.412,3**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024	*5.883,6*	*0,0*	*151,9*	*0,0*	*2.545,2*	*0,0*	*10,0*	*0,0*	*8.590,7*
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen	99,8	0,0	8,8	0,0	39,2	0,0	0,4	0,0	148,1
Unternehmenserwerb	17,5	0,0	0,0	0,0	20,7	0,0	0,4	0,0	38,6
Abgänge	-58,1	0,0	-0,4	0,0	-63,5	0,0	-0,1	0,0	-122,2
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	0,0	-0,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	**5.942,4**	**0,0**	**160,2**	**0,0**	**2.541,3**	**0,0**	**10,5**	**0,0**	**8.654,4**
Kostenbeiträge per 01.01.2024	***-3.878,7***	***0,0***	***-102,1***	***0,0***	***-405,5***	***0,0***	***-0,5***	***-1.208,5***	***-5.595,3***
Kostenbeiträge per 31.12.2024	**-3.917,2**	**0,0**	**-129,1**	**0,0**	**-466,0**	**0,0**	**-1,5**	**-1.244,2**	**-5.758,0**
Buchwerte nach Kosten beiträgen per 01.01.2024	***18.327,1***	***370,2***	***4.003,8***	***324,6***	***4.576,9***	***5,7***	***103,4***	***8.732,0***	***36.443,7***
Buchwerte nach Kosten beiträgen per 31.12.2024	**19.335,4**	**282,6**	**4.346,1**	**353,6**	**4.909,8**	**5,9**	**108,0**	**10.300,8**	**39.642,2**

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Entkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt. Weitere Angaben zum Konsolidierungskreis sind in Erläuterung 2 enthalten.

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2025 exklusive Nutzungsrechte betragen rd. 4.313,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4.583,9 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen Rahmenplanprojekte und Investitionen in die Südstrecke, Investitionen in Bahnhofsum- und -neubauten, Ausbauarbeiten im Großraum Wien und Investitionen in den Ausbau der Weststrecke sowie Anschaffung von Fahrpark. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie Anlagen in Bau.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau" auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" (Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten" (Erläuterung 21) umgegliederte Werte.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 177,0 Mio. EUR (Vj: rd. 153,4 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,3 bis 2,9 %, (Vj: 2,2 bis 2,9 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 40,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 29,2 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgänge im Zusammenhang mit Neuinvestitionen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und von zur Veräußerung gehaltener Vermögenswerte betragen rd. 29,0 Mio. EUR (Vj: rd. 35,4 Mio. EUR) und betreffen insbesondere Liegenschaftsverkäufe und Verkäufe von Fahrzeugen.

In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
in Mio. EUR	2025	2024	2025	2024
Fahrpark	115,7	119,3	31,1	57,5
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (BGA)	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund offener Bestellobligi von rd. 5.019,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4.747,3 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Wertminderungen

Der erzielbare Betrag aller CGU des ÖBB Konzerns wird durch den Nutzungswert repräsentiert. Der erzielbare Betrag für die CGU Cargo beträgt zum Bilanzstichtag rd. 1.061,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.111,6 Mio. EUR) und für die CGU Intermodal rd. 180,8 Mio. EUR (Vj: rd. 145,4 Mio. EUR). Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes sind in Erläuterung 3 ersichtlich. Weitere Angaben zum Firmenwert werden unter Erläuterung 15 gemacht.

2025 musste aufgrund der negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, vor allem in den Geschäftsfeldern Agrar und Einzelwagen die Planannahmen in der Wertminderungsprüfung angepasst werden, womit in der CGU Cargo der erzielbare Betrag der CGUs gegenüber dem Vorjahres-Wertminderungstest gesunken ist. Nach der durchgeführten Wertminderungsprüfung für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte mit den geänderten Plandaten ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein Wertminderungsbedarf der CGU Cargo von rd. 81,1 Mio. EUR (Vj: keiner), der in voller Höhe dem Firmenwert zugeteilt wurde, womit dieser komplett abgeschrieben ist. Die Werthaltigkeitsprüfung der CGU Intermodal führte in beiden Berichtsjahren zu keinem Abwertungsbedarf.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2025 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs-kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2025	*633,1*	*2.067,7*	*268,7*	*187,7*	*3.157,1*
Umrechnungsdifferenzen	0,7	0,0	12,2	0,0	12,9
Zugänge	32,0	324,2	0,0	89,2	445,4
Abgänge	-50,9	-0,3	0,0	-1,7	-52,9
Umbuchungen	77,0	36,6	0,0	-111,5	2,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2025	**691,8**	**2.428,2**	**280,9**	**163,7**	**3.564,6**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025 (inkl. Wertminderungen)	*-453,4*	*-377,3*	*-142,4*	*0,0*	*-973,1*
Umrechnungsdifferenzen	-0,6	0,0	-10,4	0,0	-11,0
Abschreibungen	-58,4	-27,6	-81,1	-0,3	-167,4
Abgänge	44,0	0,1	0,0	0,3	44,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025 (inkl. Wertminderungen)	**-468,4**	**-404,8**	**-233,9**	**0,0**	**-1.107,1**
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2025	***179,7***	***1.690,4***	***126,3***	***187,7***	***2.184,1***
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2025	**223,4**	**2.023,3**	**47,0**	**163,7**	**2.457,5**
Kostenbeiträge					
Stand 01.01.2025	*-41,0*	*-886,7*	*0,0*	*-5,2*	*-932,9*
Zugänge	-4,4	-65,8	0,0	0,0	-70,3
Umbuchungen	-0,2	-5,4	0,0	5,2	-0,3
Stand 31.12.2025	**-45,6**	**-957,8**	**0,0**	**0,0**	**-1.003,4**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2025	*32,8*	*120,6*	*0,0*	*0,0*	*153,4*
Abschreibungen	1,2	3,7	0,0	0,0	**4,9**
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2025	**34,0**	**124,3**	**0,0**	**0,0**	**158,3**
Kostenbeiträge per 01.01.2025	***-8,2***	***-766,0***	***0,0***	***-5,2***	***-779,5***
Kostenbeiträge per 31.12.2025	**-11,6**	**-833,5**	**0,0**	**0,0**	**-845,2**
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2025	***171,5***	***924,4***	***126,3***	***182,4***	***1.404,6***
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2025	**211,8**	**1.189,8**	**47,0**	**163,7**	**1.612,3**

2024 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs-kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2024	*554,1*	*1.886,0*	*235,4*	*165,3*	***2.840,8***
Umrechnungsdifferenzen	-0,7	0,0	-13,7	0,0	**-14,5**
Zugänge	20,7	163,9	0,0	94,6	**279,2**
Zugänge Konsolidierungskreis	10,3	0,0	47,0	0,0	**57,3**
Abgänge	-7,2	0,0	0,0	-0,2	**-7,3**
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	0,0	0,0	-0,4
Umbuchungen	*56,4*	*17,8*	*0,0*	*-72,1*	***2,1***
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2024	**633,1**	**2.067,7**	**268,7**	**187,7**	**3.157,1**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024 (inkl. Wertminderungen)	*-409,5*	*-350,5*	*-152,3*	*0,0*	***-912,3***
Umrechnungsdifferenzen	0,6	0,0	9,9	0,0	**10,5**
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-50,0	-26,7	0,0	-0,2	**-76,9**
Zugänge Konsolidierungskreis	-2,1	0,0	0,0	0,0	-2,1
Abgänge	7,1	0,0	0,0	0,2	**7,3**
Abgänge Konsolidierungskreis	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024 (inkl. Wertminderungen)	**-453,4**	**-377,3**	**-142,4**	**0,0**	**-973,1**
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2024	***144,6***	***1.535,5***	***83,1***	***165,3***	***1.928,5***
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2024	**179,7**	**1.690,4**	**126,3**	**187,7**	**2.184,1**
Kostenbeiträge					
Stand 01.01.2024	*-37,1*	*-826,5*	*0,0*	*0,0*	***-863,6***
Zugänge	-5,4	-58,6	0,0	0,0	-64,0
Zugänge Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	0,0	0,0	**-0,2**
Abgänge Konsolidierungskreis	*0,3*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	***0,3***
Umbuchungen	1,4	-1,5	0,0	-5,2	**-5,3**
Stand 31.12.2024	**-41,0**	**-886,7**	**0,0**	**-5,2**	**-932,9**
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2024	*30,8*	*116,9*	*0,0*	*0,0*	*147,7*
Abschreibungen	2,0	3,7	0,0	0,0	5,8
Zugänge Konsolidierungskreis	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2024	**32,8**	**120,6**	**0,0**	**0,0**	**153,4**
Kostenbeiträge per 01.01.2024	***-6,3***	***-709,6***	***0,0***	***0,0***	***-715,9***
Kostenbeiträge per 31.12.2024	**-8,2**	**-766,0**	**0,0**	**-5,2**	**-779,5**
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2024	***138,3***	***825,9***	***83,1***	***165,3***	***1.212,6***
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2024	**171,5**	**924,4**	**126,3**	**182,4**	**1.404,6**

Bei den immateriellen Vermögenswerten in Entwicklung handelt es sich um zugekaufte immaterielle Vermögenswerte, die aber noch nicht fertiggestellt waren und noch nicht genutzt werden.

In den Zugängen zur Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten" werden in Höhe von rd. 30,9 Mio. EUR (Vj: rd. 31,6 Mio. EUR) immaterielle Vermögenswerte, die aus konzerninterner Entwicklung stammen, ausgewiesen, welche teilweise noch in Entwicklung sind.

Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt rd. 45,0 (Vj: rd. 40,2) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 45,2 Mio. EUR (Vj: rd. 42,7 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

über rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert.

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

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend der Rail Cargo Group und der CGU Arverio zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Der Zugang von Firmenwert 2024 resultiert aus der Erstkonsolidierung der Arverio-Gruppe (Erläuterung 2).

Wertminderungen

Nach durchgeführter Wertminderungsprüfung für Firmenwerte mit aktuellen Plandaten ergibt sich für 2025 ein Wertminderungsbedarf in Höhe von rd. 81,1 Mio. EUR. 2024 ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes und weitere Angaben sind aus Erläuterung 3 und Erläuterung 14 ersichtlich. Der per 31.12.2025 ausgewiesene Firmenwert über insgesamt rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: rd. 126,3 Mio. EUR) entfällt in Höhe von rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: 47,0 Mio. EUR) auf die CGU Arverio sowie per 31.12.2024 in Höhe von rd. 79,3 Mio. EUR auf die CGU Cargo. Die übrigen Veränderungen ergeben sich aus Fremdwährungseffekten sowie 2024 aus dem Erwerb und der erstmaligen Vollkonsolidierung der Arverio Deutschland GmbH sowie ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften.

16. Als Finanzinvestition 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.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand 01.01.	*520,6*	*469,5*
Zugänge	0,0	0,9
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	50,2	45,2
Abgänge zu Anschaffungskosten	-6,3	-2,1
Umbuchungen aus / zu Sachanlagen	2,2	7,0
Stand 31.12.	**566,7**	**520,6**
Kumulierte Abschreibungen		
Stand 01.01.	*-182,3*	*-177,0*
Abschreibungen	-7,2	-6,4
Abgänge	5,0	1,1
Stand 31.12.	**-184,5**	**-182,3**
Nettobuchwert Stand 01.01.	***338,2***	***292,5***
Nettobuchwert Stand 31.12.	**382,2**	**338,2**

Wenn als Finanzinvestition gehaltene Immobilien vermietet werden, erfolgt dies im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 31,2 Mio. EUR (Vj: rd. 22,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 1.342,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.226,6 Mio. EUR). Für 71 % (Vj: 72 %) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen Expert:innen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted

Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen in beiden Berichtsjahren Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	34,6	33,3
Stand 31.12.	**75,2**	**73,9**

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst. Nach der Fertigstellung des Abschlusses 2024 der Galleria di Base del Brennero haben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den vorläufigen Werten ergeben.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE 31.12.2025 in Mio. EUR	 31.12.2024 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-0,8	-0,7
Zinserträge	2,6	4,3
Zinsaufwendungen	-0,0 *)	-0,0 *)
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Sonstige Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**0,0**	**0,0**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	425,2	20,2
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	96,7	67,3
Langfristige Vermögenswerte	25,7	286,5
Kurzfristige Schulden	464,4	291,0
Langfristige Schulden	2,1	1,9
Nettovermögen 100%	**81,1**	**81,1**
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	*40,6*	*40,6*
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Ausschüttungen	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	**40,6**	**40,6**

*) Kleinstbetrag.

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,6 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 31,8 Mio. EUR (Vj: rd. 30,9 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden im Geschäftsjahr 2025 rd. 300,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Refundierungen sowie die vom Bund geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße reduzieren den Zuschuss des Bundes und beliefen sich auf rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 55,5 Mio. EUR). Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 34).

Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Stand 01.01.	*33,3*	*32,6*
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	4,2	3,0
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-2,4	-2,3
Abgang aufgrund eines Verkaufs	-0,5	0,0
Stand 31.12.	**34,6**	**33,3**

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2025 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	8,6	8,6
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,3	83,7	87,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	126,8	23,5	150,3
Gesamt	**130,1**	**115,8**	**245,9**

2024 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	9,7	9,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,6	84,7	88,3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	113,9	73,2	187,1
Gesamt	**117,5**	**167,6**	**285,1**

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing umfassen langfristige Darlehen und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber.

Darüber hinaus gibt es finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 5,2 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR).

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, da diese Investment-Grade-Ratings zugeordnet sind.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate in Hedge-Beziehung und Derivate mit einem positiven Buchwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt.

In den übrigen finanziellen Vermögenswerten ist eine treuhändische Veranlagung im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen in Höhe von rd. 60,7 Mio. EUR (Vj: rd. 59,7 Mio. EUR) ausgewiesen.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Bruttobuchwert	219,8	236,8
Wertberichtigung	-0,2	-0,3
davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust	*-0,2*	*-0,3*
Buchwert	**219,5**	**236,5**

Der Bruttobuchwert stellt das maximale Ausfallsrisiko für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten dar.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Der Bilanzposten der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Stand 01.01.	*4,2*	*11,4*
Abgänge durch Veräußerung	0,0	-7,2
Zugänge (Einzelne Vermögenswerte)	6,2	0,0
Stand 31.12.	**10,4**	**4,2**
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen	*10,4*	*4,2*

Bei den im Geschäftsjahr 2025 ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich um Gebäude und Grundstücke, die gemäß Immobilienstrategie als nicht betriebsnotwendig bzw. nicht als Finanzinvestition eingestuft wurden und daher als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen werden.

Die im Geschäftsjahr 2024 veräußerten Vermögenswerte betrafen eine Bahnstrecke und ein mittels Baurecht veräußertes Logistikcenter. Der Verkaufserlös 2024 betrug rd. 21,2 Mio. EUR, der realisierte Gewinn rd. 14,0 Mio. EUR, welcher in den sonstigen betrieblichen Erträgen gemeinsam mit den Erträgen aus dem Abgang vom Anlagevermögen ausgewiesen wird.

Bei den per 31.12.2024 zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten mit einem Buchwert von rd. 4,2 Mio. EUR handelt es sich um ein Grundstück in Tschechien und ein Grundstück in Rumänien, welches bereits zum 31.12.2023 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert war und im Geschäftsjahr 2025 nicht veräußert wurde. Das Management hält unverändert an den Verkaufsplänen fest und es wird mit einem Verkauf im Jahr 2026 gerechnet wird. Der geplante Verkaufserlös liegt über dem fortgeführten Buchwert.

Bei den im Geschäftsjahr 2025 zugegangenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR handelt es sich um Gebäude und Grundstücke in Österreich und mit einem Buchwert von rd. 2,6 Mio. EUR um eine Immobilie in Tschechien.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Nach dem Bilanzstichtag per 31.12.2025 wurden keine wesentlichen Vermögenswerte zum Verkauf bestimmt.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2025 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	610,7	0,0	610,7
davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)	*19,1*	*0,0*	*19,1*
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	681,2	229,5	910,7
davon Forderungen aus Verkehrskonzessionen	*18,6*	*122,8*	*141,4*
Forderungen aus Ertragsteuern	1,3	0,0	1,3
Gesamt	**1.293,2**	**229,5**	**1.522,7**

31.12.2024 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	588,5	0,0	588,5
davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)	*18,7*	*0,0*	*18,7*
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	585,9	226,6	812,5
davon Forderungen aus Verkehrskonzessionen	18,1	141,4	159,5
Forderungen aus Ertragsteuern	3,2	0,0	3,2
Gesamt	**1.177,6**	**226,6**	**1.404,2**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragserlöse über rd. 115,1 Mio. EUR (Vj: rd. 115,3 Mio. EUR) realisiert.

Bei den in den sonstigen Forderungen ausgewiesenen Forderungen aus Verkehrskonzessionen handelt es sich um die Barwerte der unbedingten vertraglichen Ansprüche auf Erhalt von Zuschüssen im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionen. In den Leasingverbindlichkeiten werden in gleicher Höhe finanzielle Verbindlichkeiten für die eingegangenen Verpflichtungen zur Zahlung von Leasingraten ausgewiesen. Nähere Angaben werden im Abschnitt „Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland“ in Erläuterung 31 gegeben. In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 162,5 Mio. EUR (Vj: rd. 152,2 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte an den Bund über rd. 48,6 Mio. EUR (Vj: rd. 57,1 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 49,9 Mio. EUR (Vj: rd. 49,9 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Stand 01.01.	*47,6*	*53,0*
Verbrauch	-7,4	-7,4
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	1,3	2,0
Stand 31.12.	**41,5**	**47,6**
davon aus sonstigen Forderungen	*3,4*	*4,0*

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen, aufgegliedert nach Teilkonzernen des ÖBB Konzerns:

31.12.2025 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert-berichtigung	davon Einzelwert-berichtigung	davon pauschale Einzelwert-berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	598,0	7,4	4,6	2,7	590,7
90 bis 180 Tage überfällig	6,3	1,5	0,4	1,1	4,8
180 bis 360 Tage überfällig	5,7	4,1	3,3	0,7	1,7
über 360 Tage überfällig	38,7	25,2	23,1	2,0	13,6
Gesamtexposure	**648,8**	**38,1**	**31,5**	**6,5**	**610,7**

31.12.2025 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wert-berichtigung)	davon ggü. Dritte „Personen-verkehr"	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria"	davon ggü. Dritte „Infra-struktur"	davon ggü. Dritte „Sonstige"	Wert-berichtigung	davon ggü. Dritte „Personen-verkehr"	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria"	davon ggü. Dritte „Infra-struktur"	davon ggü. Dritte „Sonstige"
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	597,9	205,7	276,0	107,6	8,6	7,3	2,2	2,6	2,5	0,0
90 bis 180 Tage überfällig	6,3	1,8	2,0	2,2	0,4	1,5	0,1	0,6	0,5	0,3
180 bis 360 Tage überfällig	5,7	0,4	1,5	3,7	0,1	4,1	0,2	0,7	3,2	0,0
über 360 Tage überfällig	38,7	2,3	16,4	19,8	0,2	25,2	1,2	14,6	9,3	0,1
Gesamtexposure	**648,8**	**210,2**	**295,9**	**133,3**	**9,3**	**38,1**	**3,7**	**18,4**	**15,5**	**0,4**

31.12.2024 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert-berichtigung	davon Einzelwert-berichtigung	davon pauschale Einzelwert-berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	586,3	8,2	6,0	2,1	578,1
90 bis 180 Tage überfällig	8,0	3,1	2,0	1,1	4,9
180 bis 360 Tage überfällig	5,4	3,4	2,7	0,7	2,0
über 360 Tage überfällig	32,4	28,8	25,9	2,8	3,5
Gesamtexposure	**632,0**	**43,6**	**36,6**	**6,7**	**588,5**

31.12.2024 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wert-berichtigung)	davon ggü. Dritte „Personen-verkehr"	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria"	davon ggü. Dritte „Infra-struktur"	davon ggü. Dritte „Sonstige"	Wert-berichtigung	davon ggü. Dritte „Personen-verkehr"	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria"	davon ggü. Dritte „Infra-struktur"	davon ggü. Dritte „Sonstige"
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	586,3	182,1	264,5	128,1	11,6	8,2	0,8	1,4	6,0	0,0
90 bis 180 Tage überfällig	8,0	1,6	4,6	1,8	0,0	3,1	0,3	1,9	1,0	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	5,4	0,6	2,5	2,2	0,0	3,4	0,2	2,8	0,4	0,0
über 360 Tage überfällig	32,4	5,3	18,7	8,1	0,2	28,8	3,9	17,8	6,9	0,1
Gesamtexposure	**632,0**	**189,7**	**290,3**	**140,2**	**11,8**	**43,6**	**5,2**	**23,9**	**14,3**	**0,2**

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	648,8	632,0
sonstige Forderungen	914,1	816,7
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	**1.562,9**	**1.448,7**
abzüglich Wertminderung	41,5	47,6
davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	*38,1*	*43,6*
davon für sonstige Forderungen	*3,4*	*4,0*
Buchwert	**1.521,4**	**1.401,1**

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Vorräte	526,3	452,6
fertige Erzeugnisse	14,1	11,8
geleistete Anzahlungen	7,8	8,5
Gesamt	**548,2**	**472,9**
davon Verwertungsobjekte	*61,5*	*47,5*
davon bewertet zu Anschaffungskosten	*320,9*	*268,4*

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand" enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,2 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. Es wurde eine erfolgswirksame Wertaufholungen in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) durchgeführt.

Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 61,5 Mio. EUR (Vj: rd. 47,5 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienten. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs, des Frachtenbahnhofs Wien Nord sowie des Nordwestbahnhofs, die in großem Umfang entwickelt werden.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Kassenbestand	5,5	6,1
Guthaben bei Kreditinstituten	184,4	282,1
Stand gemäß 31.12. (Bilanz)	**189,9**	**288,2**
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-8,4	-5,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-14,0	-3,3
Stand Liquide Mittel (Geldflussrechnung)	**167,5**	**279,9**

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 33 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100 % der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen betragen rd. 144,6 Mio. EUR (Vj: rd. 144,6 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit. Bei der Erhöhung im Jahr 2024 um rd. 2,7 Mio. EUR handelt es sich um eine spaltungsgeborene Kapitalrücklage, die das Übertragungskapital und die Confusio aus der Abspaltung zur Aufnahme des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH betrifft (siehe A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden).

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Holding AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Andere Rücklagen	-84,4	-104,6
davon Cashflow-Hedge-Rücklage	*-3,0*	*-17,4*
davon Währungsdifferenzen	*-81,4*	*-87,2*
Erwirtschaftetes Ergebnis	1.365,1	1.426,7

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. -7,7 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 270 TEUR (Vj: rd. 276 TEUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen hinsichtlich der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte werden in Erläuterung 29.4.1. gemacht.

Die Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage ist in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Währungsumrechnungsdifferenzen sind das Ergebnis aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe auf die Berichtswährung. Die Cashflow-Hedge-Rücklage betrifft im Wesentlichen Commodity-Derivate.

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2025 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.034,0	721,8	3.604,7	5.360,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	429,0	2.866,4	3.359,8	6.655,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	173,0	449,5	220,0	842,5
davon aus Verkehrskonzessionen	*18,6*	*79,6*	*43,1*	*141,4*
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.153,7	4.989,5	20.201,8	26.345,0
Gesamt	**2.789,7**	**9.027,3**	**27.386,3**	**39.203,2**

31.12.2024 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.527,7	1.538,5	3.825,3	6.891,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227,0	2.054,0	3.551,6	5.832,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	169,4	444,9	262,0	876,3
davon aus Verkehrskonzessionen	*18,1*	*77,5*	*63,9*	*159,5*
Übrige Finanzverbindlichkeiten	454,5	4.602,9	17.471,9	22.529,3
Gesamt	**2.378,6**	**8.640,3**	**25.110,8**	**36.129,7**

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen mit einem Buchwert von rd. 4.038,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4.088,5 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Im Laufe des Jahres 2025 wurde keine und im Laufe des Jahres 2024 eine Finanzierung mit einem Nominale von 200 Mio. EUR, einer Laufzeit von 2009 bis 2024 und einem Nominalzinssatz von 4,4 % getilgt. Weiters erfolgten analog zum Vorjahr zu zwei EIB-Finanzierungen Ratentilgungen in Höhe von 50 Mio. EUR. Die verbleibenden Verträge setzen sich wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2025 Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	140.000.000,00	2006 bis 2026	4,247 %	4,247 %	1 Vertrag
1 bis 5 Jahre	1.750.000.000,00	2007 bis 2030	1,238 % bis 4,813 %	1,245 % bis 4,818 %	9 Verträge
mehr als 5 Jahre	2.150.000.000,00	2011 bis 2049	0,429 % bis 3,524 %	0,429 % bis 3,529 %	15 Verträge
Gesamt	**4.040.000.000,00**				**25 Verträge**

Finanzverbindlichkeiten gegenüber EIB 2024 Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	Anmerkung
1 bis 5 Jahre	1.140.000.000,00	2006 bis 2029	3,58 % bis 4,813 %	3,585 % bis 4,818 %	5 Verträge
mehr als 5 Jahre	2.950.000.000,00	2010 bis 2049	0,429 % bis 4,184 %	0,429 % bis 4,189 %	13 Verträge
Gesamt	**4.090.000.000,00**				**18 Verträge**

Bei Änderungen des Bundesbahngesetzes, wenn die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Vermögenswerte veräußern sollte, sich die Eigentümerstruktur ändert oder die Projektkosten wesentlich geringer als geplant sind, dann ist entweder die EIB zu informieren oder es sind zusätzliche Sicherheiten beizubringen. Zudem könnte die EIB noch nicht ausgezahlte Kredite zurückbehalten oder aber eine Rückzahlung verlangen.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 5.326,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6.826,2 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 299,6 Mio. EUR (Vj: rd. 387,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 5.325,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6.825,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000 %
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000 %
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900 %
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000 %
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000 %
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900 %
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100 %
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000 %
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000 %
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000 %
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000 %
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750 %
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250 %
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000 %
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500 %

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen eine (Vj: drei) in Höhe von rd. 40,1 Mio. USD (Vj: rd. 67,8 Mio. USD) mit der CUSIP-Nummer A5790#AD0 (Laufzeitende 2026) noch aushaftet. Zwei Anleihen mit den CUSIP-Nummern A5790#AE8 und A5790#AF5 wurden 2025 beglichen. Der beizulegende Zeitwert dieser Anleihe wird mit einem Bewertungsmodell auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt und daher dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet (Erläuterung 29.5).

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Bei den in den Finanzverbindlichkeiten Leasing ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen handelt es sich um den Barwert der eingegangenen Verpflichtungen zur Zahlung von Leasingraten im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionen. In den sonstigen Forderungen werden in gleicher Höhe die unbedingten vertraglichen Ansprüche auf Erhalt von Zuschüssen ausgewiesen. Nähere Angaben werden im Abschnitt „Vereinbarungen und Leistungsbeziehungen mit Bestellerorganisationen in Deutschland“ in Erläuterung 3 gegeben.

Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 betragen rd. 582,1 Mio. EUR (Vj: rd. 584,5 Mio. EUR). Die Gegenposten zu diesen Werten werden als Nutzungsrechte in den Sachanlagen ausgewiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 299,6 Mio. EUR (Vj: rd. 387,8 Mio. EUR), von denen im Jahr 2025 ein Betrag von rd. 224,6 Mio. EUR (Vj: rd. 88,2 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 23.586,0 Mio. EUR (Vj: rd. 19.999,4 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 521,3 Mio. EUR (Vj: keine) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Nachfolgend die Aufstellung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gegliedert nach Fälligkeiten:

Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2025 Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
bis zu 1 Jahr	604.100.000,00	2020 bis 2026	0,7500 % bis 2,0650 %	-0,6520 % bis 2,9680 %	1,4937 %	5 Verträge
1 bis 5 Jahre	4.948.050.000,00	2017 bis 2030	0,0000 % bis 6,2500 %	-0,6150 % bis 3,4900 %	1,4777 %	30 Verträge
mehr als 5 Jahre	19.479.567.000,00	2017 bis 2120	0,0000 % bis 4,1500 %	-0,2710 % bis 3,8220 %	2,2857 %	106 Verträge
Gesamt	**25.031.717.000,00**					**141 Verträge**

Finanzverbindlichkeiten gegenüber OeBFA 2024 Restlaufzeit	Nominale in EUR	Laufzeiten	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung	durchschnittliche Effektivverzinsung	Anmerkung
1 bis 5 Jahre	4.366.050.000,00	2017 bis 2028	0,0000 % bis 6,2500 %	-0,6520 % bis 3,1510 %	1,2514 %	29 Verträge
mehr als 5 Jahre	16.486.267.000,00	2017 bis 2120	0,0000 % bis 4,1500 %	-0,2710 % bis 3,8220 %	2,0597 %	94 Verträge
Gesamt	**20.852.317.000,00**					**123 Verträge**

Es bestehen 141 (Vj: 123) Finanzierungen mit Laufzeiten bis in das Jahr 2120.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 26,8 Mio. EUR (Vj: rd. 13,6 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 111,9 Mio. EUR (Vj: rd. 126,0 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Wagenmaterial dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB Konzerns wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Wenn die zu bewertende Rückstellung eine große Anzahl von Positionen umfasst, wird die Erwartungswertmethode angewendet. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der Mittelwert rückgestellt.

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2025 in Mio. EUR	31.12.2024 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	79,3	84,1
Pensionen	0,8	0,8
Jubiläumsgelder	236,5	249,9
Sonstige Personalrückstellungen	1,7	0,8
Gesamt	**318,3**	**335,6**
davon langfristig	*318,3*	*335,6*

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die folgende Tabelle zeigt die bei der Bewertung von Verpflichtungen aus Jubiläumsgeldzuwendungen, Abfertigungen und Pensionen verwendeten Annahmen:

	31.12.2025	31.12.2024
Abzinsungsfaktor Abfertigung	4,20 %	3,50 %
Abzinsungsfaktor Pension	4,10 %	3,45 %
Abzinsungsfaktor Jubiläum	3,90 %	3,35 %
Gehaltssteigerungen	4,50 %	4,60 %
Pensionssteigerungen	2,00 %	2,00 %
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,15 %	0,00 bis 1,21 %
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 6,82 %	0,00 bis 7,48 %

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt:

- Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.
- Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer:innen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen über das bereits im Barwert berücksichtigte Ausmaß der begünstigten Arbeitnehmer:innen zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener Dienstnehmer:innen, die nicht Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschafts-barwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen Mitarbeiter:innen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 27,1 Mio. EUR (Vj: rd. 23,5 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechtigte Mitarbeiter:innen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erbberechtigten der Mitarbeiter:innen Anspruch auf 50 % der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	*84,1*	*84,4*
Dienstzeitaufwand	3,6	4,0
Zinsaufwand	2,9	3,0
im Periodenergebnis erfasst	6,5	7,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-8,0	-5,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,1	-0,4
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-7,9	-6,1
Abfertigungszahlungen	-3,4	-2,0
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,0	0,8
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	**79,3**	**84,1**

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 3,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,8 Mio. EUR) werden in 2026, in Höhe von rd. 11,4 Mio. EUR (Vj: rd. 11,2 Mio. EUR) in 2027 bis 2030 und in Höhe von rd. 64,5 Mio. EUR (Vj: rd. 70,1 Mio. EUR) nach 2030 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 12,6 (Vj: 13,4) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO 2025 in Mio. EUR	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO 2024 in Mio. EUR	Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO 2025 in Mio. EUR	Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO 2024 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-1,9	-1,8	1,9	1,8
Bezugserhöhung	+/- 0,2	1,9	1,8	-1,9	-1,8

Jubiläumsgelder

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Definitivstellung sowie bestimmte Angestellte (im Folgenden „Mitarbeiter:innen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. Mitarbeiter:innen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für die Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für Mitarbeiter:innen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen Mitarbeiter:innen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Jubiläumsgeldaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Jubiläumsrückstellungen in den beiden Berichtsjahren:

	2025 in Mio. EUR	2024 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	*249,9*	*262,3*
Dienstzeitaufwand	14,1	15,1
Zinsaufwand	8,0	8,8
Jubiläumsgeldzahlungen	-24,1	-23,8
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	1,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-11,7	-10,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,4	-2,8
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	**236,5**	**249,9**

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,6 (Vj: 9,5) 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 2025 in Mio. EUR	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO 2024 in Mio. EUR	Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO 2025 in Mio. EUR	Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO 2024 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-3,8	-4,0	4,0	4,1
Bezugserhöhung	+/- 0,2	3,9	4,1	-3,7	-4,0

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt öffentlicher Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung an die BVAEB zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB Konzern allen Bediensteten des ÖBB Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2 % nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 28,1 Mio. EUR (Vj: rd. 27,5 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für ein ehemaliges Vorstandsmitglied besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2 % des Letztbezugs. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 4,10 % (Vj: 3,45 %) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2025	Veränderung Konsolidierungskreis	Währungsdifferenz	Verbrauch	Auflösung	Umbuchungen	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2025
Vertragsabwicklung VDV	669,7	0,0	0,0	-98,4	-137,6	0,0	-8,9	322,9	747,7
Umweltschutzmaßnahmen	26,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,9	27,6
Stilllegungskosten	15,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	15,5
Drohende Verluste	42,1	0,0	0,0	-19,1	-0,4	7,6	-0,9	43,3	72,6
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	8,8	0,0	0,0	-1,7	0,0	0,0	0,3	2,7	10,1
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	16,7	0,0	0,0	-1,6	-9,1	-0,1	0,1	3,2	9,2
Steuern und Abgaben	3,3	0,0	0,0	-1,4	-0,2	0,0	0,0	7,9	9,6
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,4	0,4
Restrukturierungen	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5
Sonstige	209,5	0,5	0,5	-98,2	-29,6	-11,6	4,1	52,0	127,1
Summe	**991,9**	**0,5**	**0,5**	**-220,4**	**-177,2**	**-4,1**	**-4,3**	**433,6**	**1.020,4**
davon langfristig	*458,4*								*529,2*

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten bzw. zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden dar.

Die Abrechnung des Verkehrsdienstevertrags Bund (VDV) wird jährlich ex-post von einer:einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer:in geprüft. Für allfällige aus diesem Titel entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für drohende Verluste aus einem Verkehrsdienstevertrag wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 747,7 Mio. EUR (Vj: rd. 669,7 Mio. EUR) ausgewiesen. Zudem bestehen zum 31.12.2025 mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diesbezüglich wird auf das Kapitel Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen von Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. In dieser Rückstellung wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 8,5 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 Mio. EUR) für identifizierte Schwermetallbelastungen von Bahnstrommasten Vorsorge getroffen. Für Umweltschutzmaßnahmen wurde mit einem Betrag in Höhe von rd. 19,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR) vorgesorgt. Hier bestehen Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR), die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken, deren Buchwerte bereits auf null reduziert wurden und daher die Veränderungen der Rückstellungen ergebniswirksam erfasst werden. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet vertraglich vereinbarte Verpflichtungen zur Beseitigung von bestehenden rechtlichen und technischen Belastungen und ähnliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit bereits durchgeführten Grundstücksverkäufen.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 3,42 % (Vj: 2,46 %) abgezinst.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus belastenden Verträgen in den einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie den Technischen Services und dem Personenverkehr zusammen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind unter anderem Vorsorgen für Rechtsstreitigkeiten enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Für die Entgelte für das Bahnstromnetz in den Jahren 2016-2023, das Mindestzugangspaket in den Netzfahrplanperioden 2011-2017 und die Verkehrsstationen in den Netzfahrplanperioden 2012-2023 gemäß § 68a EisbG konnte unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH bzw. Schienen-Control Kommission eine marktweite Bereinigung der Verfahren abgeschlossen werden. Die dafür zum 31.12.2024 bilanzierte Rückstellung wurde weitgehend verbraucht. Die Veränderung von Rückstellungen für Rückforderungen in Zusammenhang mit regulierungsrechtlichen Verfahren wird in den Umsatzerlösen erfasst.

Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen“ unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 2,3 bis 8,5 % (Vj: 2,4 bis 9,2 %) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 529,2 Mio. EUR (Vj: rd. 458,4 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2026. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2026 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

31.12.2025 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.676,3	0,0	1.676,3
Sonstige Verbindlichkeiten	931,0	383,8	1.314,8
davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse	*141,2*	*0,0*	*141,2*
davon Abgrenzungen Personal	*255,8*	*0,0*	*255,8*
davon sonstige Abgrenzungen	*63,1*	*380,5*	*443,6*
davon aus betrieblichen Steuern	*81,4*	*0,0*	*81,4*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	*78,8*	*0,0*	*78,8*
Gesamt	**2.607,3**	**383,8**	**2.991,1**

31.12.2024 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.719,1	0,0	1.719,1
Sonstige Verbindlichkeiten	1.324,8	275,5	1.600,3
davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse	*244,4*	*0,0*	*244,4*
davon Abgrenzungen Personal	*268,1*	*0,0*	*268,1*
davon sonstige Abgrenzungen	*84,3*	*272,7*	*357,0*
davon aus betrieblichen Steuern	*105,3*	*0,0*	*105,3*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	*65,3*	*0,0*	*65,3*
Gesamt	**3.043,9**	**275,5**	**3.319,4**

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 117,8 Mio. EUR (Vj: rd. 68,8 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ angesetzt.

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 50,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,7 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von rd. 35,2 Mio. EUR (Vj: rd. 51,7 Mio. EUR) zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

Die Abgrenzung § 42 BBG resultiert aus der Abgrenzung von Bundeszuschüssen, einerseits aufgrund der geringeren Maßnahmenumsetzung des Rahmenplans bzw. Zinsanpassungen und andererseits aus Ergebnisverbesserungen in Zusammenhang mit Performancesteigerungen in der Betriebsführung. Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Eventualverbindlichkeiten und langfristige Verpflichtungen

28.1. Eventualverbindlichkeiten

	2025 in Mio. EUR	2024*) in Mio. EUR
Eventualverbindlichkeiten	22,4	18,2
Gesamt	**22,4**	**18,2**

*) angepasster Vorjahreswert

Die angegebenen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf des ÖBB Konzerns abhängig ist. Bei den Eventualverbindlichkeiten handelt es sich mit rd. 3,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) um Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

28.2. Langfristige Verpflichtungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat drei Strombezugsverträge mit Lieferanten abgeschlossen, die Laufzeiten bis 2027, 2029 und 2042 haben; für einen Teil einer Bahnstromlieferung läuft der Vertrag auf Bestandsdauer der Anlagen. Insgesamt werden jährlich 170 MW im Rahmen dieser Verträge bezogen. Die Bewertung mit den relevanten Preisen zum 31.12.2025 oder den durchschnittlichen Preisen 2025 (falls diese für die Preisfindung relevant sind) hat eine voraussichtliche Verpflichtung für 2026 in Höhe von rd. 123,6 Mio. EUR (Vj: rd. 172,3 Mio. EUR) und bis zum Ende der Laufzeit eine Gesamtverpflichtung in Höhe von rd. 311,3 Mio. EUR (Vj: rd. 437,3 Mio. EUR) ergeben. Die Gesamtverpflichtung umfasst nicht den Jahresbetrag in Höhe von rd. 41,6 Mio. EUR (Bestandsdauer der Anlagen, Vj: rd. 68,8 Mio. EUR), da nicht bekannt, ist wie lange die Anlagen beim Lieferanten noch in Betrieb sein werden. Diese Verpflichtung schwankt mit der Strompreisentwicklung.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB Konzern unterliegt Markt- (Zins- und Währungsrisiko), Kredit- (Bonität der Vertragspartner) und Liquiditätsrisiken. Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte mit Ausnahme von Sicherungsinstrumenten für Commodities im Namen und auf Rechnung ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB Konzerns.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:
- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein bestimmtes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen. Der ÖBB Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) **31.12.2025**	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	216,9	0,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	171,7	12,7
Gesamt	**388,6**	**13,0**
Finanzverbindlichkeiten	38.248,7	579,1
davon gegenüber Bund (OeBFA)	*23.586,0*	*0,0*
Gesamt	**38.248,7**	**579,1**

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) **31.12.2024**	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	247,8	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	275,7	0,9
Gesamt	**523,5**	**0,9**
Finanzverbindlichkeiten	35.517,7	253,2
davon gegenüber Bund (OeBFA)	*19.999,4*	*0,0*
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	6,0
Gesamt	**35.517,7**	**259,2**

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) als fix oder variabel verzinste Finanzinstrumente klassifiziert.

Weltweit wurde in den vergangenen Jahren eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze umgesetzt. Die zuvor etablierten „Interbank Offered Rates" (IBORs) wurden – mit Ausnahme des EURIBOR – großteils durch alternative und nahezu risikofreie Referenzzinssätze (Risk Free Rates, RFRs) ersetzt. Während LIBOR-Sätze bereits seit Ende 2021 bzw. 2023 vollständig eingestellt wurden, wurde der EURIBOR im Rahmen eines hybriden, von der EU-Benchmark-Verordnung (BMR) vorgegebenen Reformprozesses robust ausgestaltet und bleibt weiterhin als Referenzzinssatz zulässig und verwendbar.

Der ÖBB Konzern geht daher davon aus, dass der EURIBOR auf absehbare Zeit fortbesteht und für bestehende wie neue Verträge eingesetzt werden kann. Gleichzeitig beobachtet der ÖBB-Konzern laufend die regulatorische Entwicklung, insbesondere Veröffentlichungen der ESMA, der Europäischen Kommission sowie der zuständigen Benchmark-Administratoren.

Im ÖBB Konzern bestehen aktuell keine EURIBOR gebundenen Kreditverträge mit vollständig robusten und BMR konformen Fallback-Klauseln. Verschiedene Brancheninitiativen – darunter Arbeitsgruppen der European Working Group on Euro Risk Free Rates – haben jedoch Empfehlungen für Rückfallklauseln erarbeitet, die der ÖBB Konzern bei künftigen Vertragsabschlüssen schrittweise implementieren wird.

Um die regulatorische Konformität sicherzustellen, erfolgen regelmäßige Abstimmungen mit den finanzierenden Banken, fachliche Klärungen mit SAP-Berater:innen zur technischen Abbildung der Fallback-Mechanismen sowie ein laufender Austausch in der Treasury-Interessensgemeinschaft. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass der Konzern auf etwaige zukünftige Änderungen des Referenzzinssatz-Regimes vorbereitet ist.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum

Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2025 in Mio. EUR	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	-4,8	5,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	-1,2	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-8,5	8,5	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	0,0	0,0	0,0
Auswirkung 2025 saldiert	**-7,3**	**7,3**	**-4,8**	**5,0**

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2024 in Mio. EUR	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	-6,6	6,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0*)	0,0*)	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-2,3	2,3	1,6	-1,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,7	0,7	0,0	0,0
Auswirkung 2024 saldiert	**-3,0**	**3,0**	**-5,0**	**5,3**

*) Kleinstbetrag.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

Bei verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

Währungssensitive Finanzinstrumente	2025 in Mio. USD	2024 in Mio. USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8,6	10,1
Übrige finanzielle Vermögenswerte	65,7	101,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,6	-10,7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-63,2	-95,6
	6,5	**5,7**
abzüglich Devisentermingeschäfte	-5,5	-5,5
Nettofremdwährungsrisiko	**1,0**	**0,2**

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10 % aufgewertet oder abgewertet worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.2.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der Finanzpartner basieren. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Netto-Exposure
Gesamtexposure 2025			
Finanzielle Vermögenswerte	246,1	0,0	246,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	618,8	-22,3	596,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	284,1	0,0	284,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	189,9	0,0	189,9
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	**1.338,8**	**-22,3**	**1.316,5**
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	22,4	0,0	22,4
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	**22,4**	**0,0**	**22,4**
Gesamtkreditrisiko 31.12.2025	**1.361,2**	**-22,3**	**1.338,9**
Gesamtexposure 2024			
Finanzielle Vermögenswerte	285,3	0,0	285,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	613,4	-10,8	602,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	278,9	0,0	278,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	288,2	0,0	288,2
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	**1.465,8**	**-10,8**	**1.455,0**
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	18,2	0,0	18,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	**18,2**	**0,0**	**18,2**
Gesamtkreditrisiko 31.12.2024	**1.484,0**	**-10,8**	**1.473,2**

Hinsichtlich der Fälligkeiten der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen. Die Sicherheiten bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen im Geschäftsjahr 2025 aus einer Patronatserklärung und im Geschäftsjahr 2024 aus Treuhandgeldern für Verwertungsobjekte.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

		nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2026 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2027–2030 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2031ff zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2025	Buchwerte 31.12.2025	Zinsen *) 2026	Tilgung *) 2026	Zinsen 2027–2030	Tilgung 2027–2030	Zinsen 2031ff	Tilgung 2031ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	5.360,5	0,0	175,8	1.034,0	552,2	721,7	424,9	3.604,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.655,2	0,0	183,9	429,0	531,5	2.866,4	417,7	3.359,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	842,5	0,0	20,8	173,0	38,1	449,5	20,6	220,0
übrige Finanzverbindlichkeiten	26.327,1	14,0	449,3	1.122,8	1.697,3	4.988,5	7.313,9	20.201,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.641,2	0,0	0,0	1.641,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	233,5	0,0	0,0	231,5	0,0	1,0	0,0	1,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2026 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

		nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2026–2029 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2030ff zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024	Zinsen *) 2025	Tilgung *) 2025	Zinsen 2026–2029	Tilgung 2026–2029	Zinsen 2030ff	Tilgung 2030ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	6.891,5	0,0	234,0	1.527,7	598,4	1.538,5	554,6	3.825,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.832,6	0,0	149,6	227,0	484,5	2.054,0	392,2	3.551,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	876,3	0,0	22,2	169,4	45,6	444,9	24,8	262,0
übrige Finanzverbindlichkeiten	22.484,7	21,6	346,3	409,2	1.325,6	4.582,0	6.408,7	17.471,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.667,4	0,0	0,0	1.667,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	498,3	0,0	0,0	497,7	0,0	0,6	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen, übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2025 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus Restpositionen aus bereits aufgelösten Cross-Border-Leasing-Transaktionen in Höhe von rd. 14,0 Mio. EUR (Vj: rd 21,6 Mio. EUR). Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

Hinsichtlich der derivativen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ist von folgenden Cashflows auszugehen:

		Cashflows 2026		Cashflows 2027-2030		Cashflows 2031ff	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2025	Zinsen 2026	Tilgung 2026	Zinsen 2027-2030	Tilgung 2027-2030	Zinsen 2031ff	Tilgung 2031ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	2,3	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	3,9	0,0	34,8	0,0	44,5	0,0	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	6,0	0,0	18,5	0,0	2,4	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	5,4	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	4,1	0,0	59,0	0,0	11,7	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	3,5	0,0	2,0	0,0	1,5	0,0	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	4,9	0,0	67,9	0,0	1,8	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	22,4	0,0	10,6	0,0	6,0	0,0	5,8

		Cashflows 2025		Cashflows 2026-2029		Cashflows 2030ff	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2024	Zinsen 2025	Tilgung 2025	Zinsen 2026-2029	Tilgung 2026-2029	Zinsen 2030ff	Tilgung 2030ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	1,5	1,3	0,0	3,5	0,0	0,2	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	10,6	0,0	40,3	0,0	54,8	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,3	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	7,6	0,0	43,1	0,0	0,6	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	7,7	2,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	20,4	0,0	78,1	0,0	14,9	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,9	0,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,1
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	15,3	0,0	50,5	0,0	6,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	18,2	0,0	9,9	0,0	2,1	0,0	6,2

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB Konzern wendet nur Cashflow Hedging an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital

(Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB Konzern wie folgt erfüllt: Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich, oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen vor allem aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwertrisiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

Der ÖBB Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos variabel verzinster Grundgeschäfte Payer-Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix") abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der EURIBOR-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Cashflow Hedges:

31.12.2025 **Laufzeitende**	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	18	395,6
davon Laufzeitende 2026	*11*	*199,6*
davon Laufzeitende 2027	*1*	*59,5*
davon Laufzeitende 2028ff	*6*	*136,5*

31.12.2024 **Laufzeitende**	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	*15*	*420,9*
davon Laufzeitende 2025	*1*	*25,3*
davon Laufzeitende 2026	*11*	*199,6*
davon Laufzeitende 2027ff	*3*	*196,0*

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt. Sicherungsbeziehungen, die von der IBOR-Reform betroffen sind, können aufgrund einer zeitlichen Inkongruenz zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument in Bezug auf den Übergang vom IBOR eine Unwirksamkeit erfahren. Wenn eine Sicherungsbeziehung direkt von der Ungewissheit betroffen ist, die sich aus der IBOR-Reform ergibt, dann geht der Konzern zu diesem Zweck davon aus, dass der Referenzzinssatz infolge der Reform des Referenzzinssatzes nicht verändert wird.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinster Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 2,6 Mio. EUR Ertrag [Vj: rd. 3,4 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow

Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die 2026 aufgelöst werden.

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement / Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) auf dem Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards und Futures für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100 %.

29.4.1. Cashflow Hedges – Strom

Der Teilkonzern ÖBB Infrastruktur hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards und -futures einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards und Futures, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht (Betriebsanlagen geschlossen).

Der Strompreis setzt sich aus der European-Energy-Exchange-bezogenen Preiskomponente Deutschland und dem Transportaufschlag zusammen. Bei als Cashflow Hedge designierten Stromforwards und -futures designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über einen Zeitraum von ein bis drei Jahren für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge Beziehung 31.12.2025 Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	Nominale (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	657	1.793.435	150,0		0,1
davon Laufzeitende 2026	*480*	*1.087.440*	*93,8*	*86,3*	*-1,9*
davon Laufzeitende 2027	*168*	*583.019*	*47,0*	*81,0*	*1,4*
davon Laufzeitende 2028	*9*	*122.976*	*9,2*	*74,4*	*0,6*

Stromderivate in Hedge Beziehung 31.12.2024 Laufzeitende	Anzahl Derivate	MWh	Nominale (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	734	2.057.044	202,2		-9,9
davon Laufzeitende 2025	*541*	*1.219.985*	*132,5*	*108,6*	*-13,3*
davon Laufzeitende 2026	*177*	*679.379*	*57,8*	*85,1*	*2,6*
davon Laufzeitende 2027	*16*	*157.680*	*11,9*	*75,5*	*0,8*

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der Planeinkaufsmenge zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen (EEX-Notierung), die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktwerte oder Stromeinkaufsfutures entsprechen der EEX-Notierung.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind ebenso wie etwaige Ineffektivitäten im Materialaufwand erfasst.

Bei den geschlossenen Derivaten handelt es sich um Forwards für die Versorgung der Betriebsanlagen. Wenn die Ausschreibung bzw. die Vergabe erfolgt ist, wird die über den Forward ursprünglich gekaufte Menge durch einen gegenläufigen Forward verkauft und somit geschlossen. Die Umbuchung aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfolgt bei Lieferung.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromderivate in Mio. EUR	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 31.12.2023	*-66,2*	*4,0*	*-62,2*	*-14,3*	*-47,9*
Bahnstrom	-7,5	0,0	-7,5	-1,7	-5,8
Betriebsanlagen	0,9	0,0	0,9	0,2	0,7
Betriebsanlagen geschlossen	6,9	-6,9	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2024	55,7	-5,4	50,2	11,6	38,7
Stand 31.12.2024	**-10,3**	**-8,3**	**-18,6**	**-4,3**	**-14,3**
Bahnstrom	-11,3	0,0	-11,3	-2,6	-8,7
Betriebsanlagen	0,9	0,0	0,9	0,2	0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2025	20,8	6,9	27,7	6,4	21,3
Stand 31.12.2025	**-0,2**	**-1,0**	**-1,2**	**-0,3**	**-0,9**

Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern finden sich in Erläuterung 13.

29.4.2. Cashflow Hedges – Diesel

Der Rohstoff „Diesel" stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit in weiterer Folge für den ÖBB Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie der Österreichische Postbus AG und somit auf den ÖBB Konzern auswirken. Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Die Österreichische Postbus AG erbringt ihre Leistungen für ÖBB konzernexterne Kund:innen.

Leistungen werden überwiegend im Rahmen von Transportverträgen bzw. Verkehrsdiensteverträgen (VDV) für Verkehrsverbünde über mehrere Jahre hinweg erbracht. Somit ist der ÖBB Konzern langfristig kontrahiert und muss damit auch die Preisschwankungen beim Diesel in die wirtschaftliche Betrachtung einfließen lassen. Folglich ist es für den ÖBB Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit für den ÖBB Konzern für die Budgetperiode zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde beschlossen, jeweils die ersten 60 % bzw. 70 % der Planeinkaufsmenge für das nächste Geschäftsjahr und die ersten 30 % bzw. 35 % der Planeinkaufsmenge des übernächsten Geschäftsjahres der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH bzw. der Österreichische Postbus AG bis 30.09. des laufenden Geschäftsjahres abzusichern. Damit sind die Planannahmen für das entsprechende Volumen zum Kalkulationszeitpunkt bzw. zum Zeitpunkt, an dem die Preise festgesetzt werden (Budget, Vertragsabschluss mit Kunden), gesichert.

Als gesichertes Grundgeschäft wurde im Geschäftsjahr 2025 die Planeinkaufsmenge des Rohstoffes Diesel im Zeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2027 designiert. Dieser besteht aus einem fossilen (93,1 %) und biogenen Anteil (6,9 %). Es wird nur die auf den fossilen Dieselanteil bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko designiert. Die als Cashflow Hedge designierten Dieselswaps basieren auf dem ULSD10ppm barges fob Rotterdam und entsprechen exakt der auf dem fossilen Dieselanteil bezogenen Preiskomponente des Grundgeschäfts. Das heißt, das zugrunde liegende Risiko der Dieselswaps ist mit dem der abgesicherten Risikokomponente identisch. Daher liegt für sämtliche Sicherungsbeziehungen ein Absicherungsverhältnis von 1:1 vor.

- Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH im Geschäftsjahr 2025 ist die Absicherung der ersten 60 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2026 und der ersten 30 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2027 von Diesel exklusive Biodieselanteil.
- Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der Österreichischen Postbus AG für das Geschäftsjahr 2025 ist die Absicherung der ersten 70 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2026 und der ersten 35 % der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2027 von Diesel exklusive Biodieselanteil.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

31.12.2025			Nominal-volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	18	49.280	28,7	599,4	-3,5
davon Laufzeitende 2026	*12*	*33.898*	*20,3*	*546,6*	*-2,8*
davon Laufzeitende 2027	*6*	*15.382*	*8,4*	*582,9*	*-0,7*

31.12.2024			Nominal-volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	18	59.044	38,3	648,4	0,8
davon Laufzeitende 2025	*12*	*39.825*	*26,1*	*646,0*	*0,3*
davon Laufzeitende 2026	*6*	*19.219*	*12,2*	*634,8*	*0,5*

Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Dieseleinkäufe, die sich durch die Änderungen des Dieselpreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Dieselswaps, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen sind, ausgeglichen. Es erfolgt eine Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte (Basis Adjustment) oder eine Umbuchung in den Materialaufwand des zunächst im Eigenkapital geparkten effektiven Teils der Wertänderungen des Sicherungsderivats bei Durchführung des gesicherten Grundgeschäfts.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des Rohstoffpreises wird ein hypothetisches Derivat gebildet. Eine etwaige Ineffektivität der Hedge-Beziehung (soweit die kumulierte Fair-Value-Änderung des Sicherungsgeschäfts größer ist als die kumulierte Fair-Value-Änderung des gesicherten Cashflows) wird im Finanzergebnis erfasst.

Ineffektivitäten können sich ergeben, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der Österreichischen Postbus AG und der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH abweicht, es zu einer Übersicherung kommt, da die erwartete Transaktion nicht oder in geringerem Ausmaß als geplant eintritt, und aus der Diskontierung des Grundgeschäfts.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Dieselderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

kumuliertes sonstiges Ergebnis aus Dieselderivaten zum 31.12. **in Mio. EUR**	OCI	Latente Steuern	OCI nach latente Steuern
Stand 01.01.2024	*-2,8*	*0,6*	*-2,2*
erfolgsneutral erfasste Beträge	1,8	-0,4	1,4
in die GuV umgegliederte Beträge	0,4	-0,1	0,3
Stand 31.12.2024	**-0,6**	**0,1**	**-0,5**
erfolgsneutral erfasste Beträge	-4,8	1,1	-3,7
in die GuV umgegliederte Beträge	1,9	-0,3	1,6
Stand 31.12.2025	**-3,5**	**0,8**	**-2,7**

Sensitivitätsanalyse Dieselpreis

Wenn der Dieselpreis zum Bilanzstichtag um 10 % niedriger beziehungsweise um 10 % höher gelegen wäre, dann hätte die Änderung des Marktpreisniveaus eine Verringerung beziehungsweise Erhöhung des Eigenkapitals in Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,8 Mio. EUR) ergeben.

29.4.3. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

Stromderivate Einkauf **ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2025**	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal-volumen in Mio. EUR	Durch-schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	167	1.064.416	101,1		-1,2
davon Laufzeitende 2026	*159*	*1.020.616*	*96,9*	*94,9*	*-1,6*
davon Laufzeitende 2027	*8*	*43.800*	*4,2*	*95,4*	*0,4*

Stromderivate Verkauf **ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2025**	Anzahl Derivate Verkauf	MWh	Nominal-volumen in Mio. EUR	Durch-schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	47	865.568	74,9		2,3
davon Laufzeitende 2026	*45*	*821.768*	*71,3*	*91,2*	*2,3*
davon Laufzeitende 2027	*2*	*43.800*	*3,6*	*82,3*	*0,0*

Stromderivate Einkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024	Anzahl Derivate Einkauf	MWh	Nominal-volumen in Mio. EUR	Durch-schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	125	987.376	106,8		-5,6
davon Laufzeitende 2025	*116*	*926.056*	*100,1*	*108,1*	*-4,4*
davon Laufzeitende 2026	*8*	*52.560*	*6,0*	*114,9*	*-1,3*
davon Laufzeitende 2027	*1*	*8.760*	*0,6*	*67,2*	*0,1*

Stromderivate Verkauf ohne Hedge-Beziehungen 31.12.2024	Anzahl Derivate Verkauf	MWh	Nominal-volumen in Mio. EUR	Durch-schnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	65	902.425	84,5		-2,0
davon Laufzeitende 2025	*59*	*841.105*	*79,4*	*94,5*	*-1,7*
davon Laufzeitende 2026	*5*	*52.560*	*4,5*	*84,9*	*-0,2*
davon Laufzeitende 2027	*1*	*8.760*	*0,6*	*67,2*	*-0,1*

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 Zeitwerts der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.4.4. Sensitivitäten Stromderivate

Eine Erhöhung bzw. Reduktion des Strompreises um 10 % bei gleichbleibender Einschätzung des Kreditrisikos und der Zinskomponente würde zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des sonstigen Ergebnisses um rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) und einer Erhöhung bzw. Reduktion des Finanzertrages in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) führen. Diese Beträge sind vor der Berücksichtigung von Ertragsteuern.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarungen mit der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen, und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiter:innenanzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter.

Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2025 rd. 3.338,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.387,4 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non-Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 5.403,3 Mio. EUR (Vj: rd. 7.009,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 5.218,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6.851,5 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung). Für rd. 150,9 Mio. EUR (Vj: rd. 158,3 Mio. EUR) wurden die Barwerte errechnet, da keine Marktnotierung verfügbar war.

Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Bloomberg. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 34,0 Mio. EUR (Vj: rd. 64,3 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich nicht finanzieller Instrumente	Finanzinstrumente	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungskosten	Leasing	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	115,8	0,0	115,8	8,6	0,0	101,1	1,9	0,0	4,1	115,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	229,5	61,1	168,4	0,0	0,0	168,4	0,0	0,0	0,0	168,4
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	130,1	0,0	130,1	0,0	6,2	118,4	3,3	0,0	2,2	131,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	610,7	30,1	580,7	0,0	0,0	580,7	0,0	0,0	0,0	580,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	682,4	570,1	112,2	0,0	0,0	112,2	0,0	0,0	0,0	112,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	189,9	0,0	189,9	0,0	0,0	0,0	0,0	189,9	0,0	189,9
Summe Buchwert je Kategorie				**8,6**	**6,2**	**1.080,8**	**5,2**	**189,9**	**6,2**	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich nicht finanzieller Instrumente	Finanzinstrumente	zu fortgeführten Anschaffungskosten	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value*)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	36.413,5	0,0	36.413,5	35.743,0	0,0	1,0	669,5	32.858,3
Sonstige Verbindlichkeiten	383,8	381,8	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.789,7	0,0	2.789,7	2.599,8	4,9	11,9	173,0	3.048,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.676,3	35,2	1.641,2	1.641,2	0,0	0,0	0,0	1.641,2
Sonstige Verbindlichkeiten	931,0	699,5	231,5	231,5	0,0	0,0	0,0	231,5
Summe Buchwert je Kategorie				**40.217,4**	**4,9**	**13,0**	**842,5**	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instru-ments	FVtPL EK-Instru-mente	zwin-gend zum FVtPL	zu fort-geführten Anschaffungs-kosten	Leasing	Cash	Hedge Accoun-ting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	167,6	0,0	167,6	9,8	0,0	149,4	2,9	0,0	5,5	181,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	226,6	60,9	165,7	0,0	0,0	165,7	0,0	0,0	0,0	165,7
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	117,5	0,0	117,5	0,0	7,6	99,6	3,4	0,0	6,9	117,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	588,5	18,7	569,8	0,0	0,0	569,8	0,0	0,0	0,0	569,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	589,1	479,9	109,2	0,0	0,0	109,2	0,0	0,0	0,0	109,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	288,2	0,0	288,2	0,0	0,0	0,0	0,0	288,2	0,0	288,2
Summe Buchwert je Kategorie				**9,8**	**7,6**	**1.093,7**	**6,3**	**288,2**	**12,4**	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instru-ments	zu fort-geführten Anschaffungs-kosten	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accoun-ting	Leasing	Fair Value*)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	33.751,1	0,0	33.751,1	33.038,4	0,3	5,5	706,9	32.645,7
Sonstige Verbindlichkeiten	275,5	274,9	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.378,6	0,0	2.378,6	2.170,4	15,3	23,5	169,4	2.215,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.719,1	51,7	1.667,4	1.667,4	0,0	0,0	0,0	1.667,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.324,8	827,2	497,6	497,6	0,0	0,0	0,0	497,6
Summe Buchwert je Kategorie				**37.374,4**	**15,6**	**29,0**	**876,3**	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

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 31.12.2025 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	5,9	-2,3	3,6
Stromderivate Passiv	-4,9	2,3	-2,6

Per 31.12.2024 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	7,0	-0,8	6,2
Stromderivate Passiv	-15,0	0,8	-14,2

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.

Nettoergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2025 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Ergebnis aus Wert-berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	9,7	0,0	-1,8	0,2	0,0	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,4
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten*)	-688,7	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR saldiert.

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2024 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Ergebnis aus Wert-berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,7
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten*)	-595,7	0,0	-6,3	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten" enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen in Höhe von netto rd. 688,7 Mio. EUR (Vj: rd. 595,1 Mio. EUR) aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

	Vermögenswerte		Schulden	
in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2025	Buchwerte 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2025	Buchwerte 31.12.2024
Zinsswaps				
mit Cashflow Hedges	2,3	1,5	5,4	7,7
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	6,0	7,6	4,9	15,3
mit Cashflow Hedges	3,9	10,6	4,1	20,4
Dieselswaps				
mit Cashflow Hedges	0,0	0,3	3,5	0,9
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,0	0,0	0,3
Summe	**12,4**	**20,0**	**17,9**	**44,6**

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung zum 31.12.2025 betreffen abgeschlossene Devisentermingeschäfte zur Absicherung der offenen Restpositionen der aufgelösten CBL-Transaktionen, welche einen beizulegenden Zeitwert von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) aufweisen.

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.

31.12.2025 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,2	0,0	6,2
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2	6,0	0,0	6,2
Finanzielle Vermögenswerte	**0,2**	**12,2**	**0,0**	**12,4**
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	4,6	0,0	4,9
Derivate unter Hedge Accounting	0,1	12,9	0,0	13,0
Finanzielle Schulden	**0,4**	**17,5**	**0,0**	**17,9**

31.12.2024 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	1,4	11,0	0,0	12,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,6	7,0	0,0	7,6
Finanzielle Vermögenswerte	**2,0**	**18,0**	**0,0**	**20,0**
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3	15,3	0,0	15,6
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	29,0	0,0	29,0
Finanzielle Schulden	**0,3**	**44,3**	**0,0**	**44,6**

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet. Es wurden diesbezüglich Discounted-Cashflow-Modelle für die Bewertung herangezogen, welche auf beobachtbaren Marktparametern (z.B. Marktzinssätze etc.) beruhen. Forwards im Strombereich werden zu Marktpreisen (EEX), angepasst um Kreditrisiken und Zinskomponenten, bewertet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt. Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als 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 anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste in Abhängigkeit von der Nutzung (gefahrene Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt im Berichtsjahr rd. 27.000 (Vj: rd. 27.000) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.000 (Vj: 4.000) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2025 und 2112 (Vj: 2024 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt, welche als operatives Leasing klassifiziert wurden. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Der ÖBB Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die undiskontierten Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

31.12.2025 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	861,5	64,4	178,7	618,4
Fahrpark	102,9	40,5	56,5	5,9

31.12.2024 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	909,1	66,3	219,5	623,3
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	2,2	0,9	1,3	0,0*)
Fahrpark	91,0	34,4	51,7	4,9

*) Kleinstbetrag.

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

31.12.2025	Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	3,4	0,1
1 bis 5 Jahre	1,9	0,0*)
mehr als 5 Jahre	0,0*)	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	**5,3**	**0,1*)**
abzüglich Zinsenanteil	-0,1*)	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	**5,2**	

*) Kleinstbetrag.

31.12.2024	Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	3,4	0,0*)
1 bis 5 Jahre	2,9	0,0*)
mehr als 5 Jahre	0,0*)	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	**6,3**	**0,0*)**
abzüglich Zinsenanteil	0,0*)	
Barwert der Leasingzahlungen = Nettoinvestition	**6,3**	

*) Kleinstbetrag.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude und Fahrpark und haben eine maximale Laufzeit bis 2061. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

31.12.2025	Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	193,8	20,8
1 bis 5 Jahre	487,6	38,1
mehr als 5 Jahre	240,5	20,6
Summe der Mindestleasingzahlungen	**921,9**	**79,4**
abzüglich Zinsenanteil	-79,4	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	**842,5**	

31.12.2024	Mindestleasing-zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
bis zu 1 Jahr	191,6	22,2
1 bis 5 Jahre	490,5	45,6
mehr als 5 Jahre	286,8	24,8
Summe der Mindestleasingzahlungen	**968,9**	**92,6**
abzüglich Zinsenanteil	-92,6	
Barwert der Leasingzahlungen = Leasingverbindlichkeiten	**876,3**	

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2025	2024
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	15,5	13,6
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	42,7	41,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	3,0	3,1
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	0,4	0,8
Abschreibungen auf Nutzungsrechte in Verbindung mit IFRS 16	163,0	146,5

In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2025	2024
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-190,9	-203,4
davon Tilgungsanteil	*-174,8*	*-188,1*
davon Zinsanteil	*-16,1*	*-15,3*

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse setzen sich aus Zinsen und Tilgung zusammen, wobei die Tilgungen im Finanzierungs- und die Zinsen im operativen Cashflow dargestellt sind. Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

Zu den Bilanzstichtagen werden Leasingverbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von rd. 15,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat in der Vergangenheit eine Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL-Transaktion) abgeschlossen, die noch in beiden Berichtsjahren besteht.

Bei dieser CBL-Transaktion handelt es sich um eine echtfinanzierte CBL-Transaktion. Bei den Vermögenswerten, die dieser Transaktion zugrunde liegen, handelt es sich um Elektrotriebwagen. In dieser Transaktion tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Personenverkehr AG zurück. Mindestratings kommen nicht zur Anwendung. Das den Transaktionen unterworfene Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

In diesem Zusammenhang wurden zwei strukturierte Unternehmen gegründet, an denen der Konzern keine Eigentumsanteile hält. Basierend auf den Bedingungen der Vereinbarungen, aufgrund derer diese Unternehmen errichtet wurden, erhält der Konzern jedoch im Wesentlichen die gesamten Erträge aus ihren Tätigkeiten und ihrem Nettovermögen.

Bilanzielle Behandlung

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB Konzern. Die veräußerten und zurückgeleasten Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB Konzerns ausgewiesen. Dadurch wird der Transaktion bilanziell kein wirtschaftlicher Gehalt beigelegt und die Vollkonsolidierung der beiden strukturierten Unternehmen kann unterlassen werden. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing". Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen") und daher nicht bilanziert werden.

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2025 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 133,7 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2025 rd. 151,2 Mio. EUR (Vj: rd. 114,1 Mio. EUR).

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2025 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungskonzessionen (IFRIC 12)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des IFRIC 12 (Vereinbarungen von Dienstleistungskonzessionen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzessionen Liechtenstein und Schweiz

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin jener Strecken oder Streckenteile ihres Netzes, die auf ausländischem Territorium liegen, Konzessionen der jeweiligen nationalen Eisenbahnbehörden.

- Für die Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende Eisenbahn-Konzession als „Infrastruktur-Konzession auf der Strecke liechtensteinisch-österreichische Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur liechtensteinisch-schweizerischen Staatsgrenze bei Schaan" erteilt. Diese Konzession ist auf 47 Jahre befristet und erlischt am 31.12.2067.
- Für die Teilstrecken auf Schweizer Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verfügungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 sowie vom 04.11.2021 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur"
  - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) bis zum 31.12.2067 und
  - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) ebenfalls bis zum 31.12.2067 erneuert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt damit für die auf ausländischem Staatsgebiet befindlichen Teilabschnitte der bestehenden grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken in die Schweiz und nach Liechtenstein über aktuelle und gültige Infrastrukturkonzessionen als Infrastrukturbetreiberin bis zum Ende des Jahres 2067 im Sinne der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben und hat damit dort – vergleichbar der ihr in Österreich durch § 51 Bundesbahngesetz eingeräumten Rechtsstellung – die Rechte und Pflichten eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers für die von den Konzessionen erfassten Strecken.

Die Strecke Feldkirch-Buchs ist somit in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen.

Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2025 einen Buchwert von rd. 31,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,9 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Konzessionen Deutschland

Arverio Baden-Württemberg GmbH

Die Arverio Baden-Württemberg GmbH betreibt seit 2019 fünf regionale Schienenstrecken (3 SPNV-Verkehrsverträge: Netz 1 Los 2, Netz 1 Los 3, Netz 3a) mit über 700 Streckenkilometern und rd. 10 Mio. Zugkilometern pro Jahr. Die von der Arverio Baden-Württemberg GmbH betriebene Fahrzeugflotte wird von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (AöR) (SFBW) gemietet. Das Tochterunternehmen erfasst die Leasingverträge für Fahrzeuge gemäß IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen und nicht gemäß IFRS 16 und weist daher in Bezug auf diese Verträge kein Nutzungsrecht oder keine separate Leasingverbindlichkeit in der Bilanz aus.

Die Fahrzeuge werden von der Bestellerorganisation angemietet. Gemäß IFRS 15.70 werden an den Verkehrsbetrieb zu zahlende Kosten, wie z. B. Leasingzahlungen für Fahrzeuge, mit den Subventionserlösen verrechnet, da der Verkehrsbetrieb gemäß IFRIC 12 als Kunde gilt und die Fahrzeuge bereitstellt.

Der Umsatz basiert auf langfristigen Verkehrsverträgen (Franchiseverträgen) mit der öffentlichen Hand, die größtenteils sogenannte Bruttoverträge mit Anreizwirkung sind und bei denen der Umsatz aus dem Vertrag bis auf eine kleine Anreizkomponente unabhängig von den Fahrgeldeinnahmen ist. Die Differenz zwischen den Fahrgasterlösen und den Franchisevertragserlösen wird vom Aufgabenträger als Subvention gezahlt. Die Franchisevertragserlöse basieren unter anderem auf der Kilometerleistung und dem Leistungs- / Qualitätsniveau. Die Umsatzrealisierung erfolgt auf Grundlage der monatlich im Verkehrsbetrieb erhobenen Leistungszahlen. Nur ein geringer Teil besteht in Form sogenannter Nettoverträge, bei denen das Verkehrsunternehmen das gesamte Fahrgeldrisiko trägt.

Arverio Bayern GmbH

In Bayern werden von der Arverio Bayern GmbH aufgrund von Franchiseverträgen zwei Verkehrsnetze über eine vertragliche Laufzeit von jeweils 12 Jahren betrieben, die zusammen einen Gesamtumsatz von voraussichtlich

rd. 2 Mrd. EUR erzielen. Der Vertrag für E-Netz Allgäu startet im Dezember 2021 und der Vertrag für das Augsburger Netz im Dezember 2022. Die Franchiseverträge bestimmen die Subventionserlöse unabhängig von den Fahrgasterlösen. Die Differenz zwischen den Fahrgasterlösen und den Franchisevertragserlösen wird vom Aufgabenträger als Subvention gezahlt. Die Franchisevertragserlöse basieren unter anderem auf der Kilometerleistung und dem Leistungs- / Qualitätsniveau. Die Umsatzrealisierung erfolgt auf Grundlage der monatlich im Verkehrsbetrieb erhobenen Leistungszahlen.

Das Tochterunternehmen erfasst die Leasingverträge für Fahrzeuge gemäß IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen und nicht gemäß IFRS 16 und weist daher in Bezug auf diese Verträge kein Nutzungsrecht oder keine separate Leasingverbindlichkeit in der Bilanz aus. Die Anmietung wird durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt. Forderungen aus Bestellerentgelten in Höhe der Leasingzahlungen werden an Erfüllungs statt an den Fahrzeugvermieter abgetreten. Daher werden weder Leasingverbindlichkeiten noch daraus entstehende Forderungen aus Bestellerentgelten erfasst.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichsten Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und Mitglieder der Vorstände bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Es bestehen Geschäftsbeziehungen mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3 % der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2 % der Umsatzerlöse.

Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

	Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen		Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen und Unternehmen	
in Mio. EUR	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Verkauf von Waren / Dienstleistungen (Gesamterträge)	37,4	39,4	19,4	9,1	4,6	0,4
Erwerb von Waren / Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	22,9	65,5	4,7	4,0	5,0	0,0*)
Forderungen 31.12.	6,5	9,1	3,5	5,8	3,0	0,0*)
Stand Wertberichtigungen auf Forderungen per 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0
Schulden 31.12.	6,4	8,6	1,9	3,4	0,0	0,0

*) Kleinstbetrag.

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und mit ihnen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer:innen oder nahestehende Personen von Organen des ÖBB Konzerns einen beherrschenden Einfluss haben. Darüber hinaus wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt, noch wurden zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen.

Es gab an verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB Personenverkehr und Rail Cargo Group

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Kosten betragen rd. 1.429,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.365,5 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen wurden für alle Bundesländer, verschiedene Gemeinden und sonstigen Dritten in Österreich Leistungen in Höhe von rd. 430,2 Mio. EUR (Vj: rd. 414,1 Mio. EUR) sowie für nichtösterreichische Verkehrsdienstbesteller in Höhe von rd. 318,8 Mio. EUR (Vj: rd. 274,7 Mio. EUR) erbracht und im Geschäftsjahr verrechnet.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr bzw. „Rollende Landstraße" erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2025 rd. 153,2 Mio. EUR (Vj: rd. 143,0 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist es 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 erzielende Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 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 aktuell gültige Rahmenplan 2025 bis 2030 wurde von der Republik Österreich am 13.05.2025 im Ministerrat beschlossen und dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 26.06.2025 vorgelegt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellender sechsjähriger 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 an den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2022 bis 2027 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2022 bis 2027 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80 % der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100 % in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und / oder des Umfanges 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 BMIMI und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2025 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2022 bis 2027 gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 1.464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.408,4 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 463,9 Mio. EUR (Vj: rd. 464,3 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 300,0 Mio. EUR (Vj: rd. 150,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 55,5 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMIMI 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 Benützungs- und anderen Entgelte.

Das BMIMI 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 2025 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.653,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.530,0 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 1.464,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.408,4 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und entsprechend der Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung um rd. 157,6 Mio. EUR (Vj: rd. 159,3 Mio. EUR) auf rd. 1.621,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.567,7 Mio. EUR) erhöht. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.188,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.121,6 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Summe um rd. 205,7 Mio. EUR (Vj: rd. 217,5 Mio. EUR) reduziert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen

entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Konzernabschluss 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. 983,0 Mio. EUR (Vj: rd. 904,1 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen.

Der die Abschreibungen übersteigende Anteil der Annuitäten in Höhe von rd. 138,0 Mio. EUR (Vj: rd. 27,9 Mio. EUR) wird im Sinne einer periodengerechten Erfolgsermittlung in der Bilanz als passive Rechnungsabgrenzung ausgewiesen, und kompensiert Abschreibungen künftiger Perioden. Grundsätzlich werden mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen, Instandhaltung und Betriebsführung im Zusammenhang stehenden Salden in den Verbindlichkeiten saldiert und ergeben zum 31.12.2025 eine Verbindlichkeit in Höhe von rd. 141,2 Mio. EUR (Vj: rd. 244,4 Mio. EUR) gegenüber dem Bund. Bestimmte Anpassungen, die im derzeit gültigen Zuschussvertrag 2022 bis 2027 nicht abgebildet waren, werden gemäß Vereinbarung mit dem Bund als Forderungen ausgewiesen und nicht mit den Verbindlichkeiten saldiert. Die Forderungen betragen rd. 182,6 Mio. EUR (Vj: rd. 69,3 Mio. EUR).

Für die durch das Hochwasser 2024 entstandenen Schäden hat der Bund den Zuschussvertrag angepasst und für 2024 Erlösentgänge und Kosten in Höhe von rd. 20,1 Mio. EUR refundiert. Für das laufende und folgende Wirtschaftsjahr werden bzw. wurden keine zusätzlichen Zuschüsse betreffend das Hochwasser von 2024 gewährt. Die Kosten wurden im Rahmen des bestehenden Budgetrahmens durch den Bund abgedeckt.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2025 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2025
§ 42 (1) Betriebsführung	724,8	-240,5	484,3
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	463,9	34,8	498,7
Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	**1.188,7**	**-205,7**	**983,0**
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.464,3	157,6	1.621,9
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	**1.464,3**	**157,6**	**1.621,9**
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	**2.653,0**	**-48,1**	**2.604,9**

Im Berichtsjahr wurden keine (Vj: rd. 93,0 Mio. EUR) Zuschüsse an den Bund zurückbezahlt. Die Rückzahlung im Vorjahr betrifft sowohl zum 31.12.2023 bereits bilanzierte Verbindlichkeiten als auch im Jahr 2024 erhaltene Bundeszuschüsse.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2024 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2024
§ 42 (1) Betriebsführung	657,3	-265,2	392,1
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	464,3	47,7	512,0
Summe Zuschuss des Bundes gem. §42 Abs.1 und §42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	**1.121,6**	**-217,5**	**904,1**
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen, Nutzungsentgelt	1.408,4	159,3	1.567,7
Summe Zuschuss des Bundes Schieneninfrastruktur §42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	**1.408,4**	**159,3**	**1.567,7**
Summe sonstiger betrieblicher Ertrag	**2.530,0**	**-58,2**	**2.471,8**

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. 99,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,9 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag keine offene Forderungen (Vj: keine) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 58,9 Mio. EUR (Vj: rd. 37,8 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Den Mitgliedern des Vorstands wurden weder Vorschüsse und Kredite gewährt noch zugunsten dieser Personen Haftungsverhältnisse eingegangen. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.366 TEUR (Vj: rd. 1.264 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen von gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 21 TEUR (Vj: rd. 19 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 48 TEUR (Vj: rd. 48 TEUR) an.

Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 263 TEUR um rd. 50 TEUR auf rd. 313 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungsverpflichtungen vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2025 rd. 371 TEUR (Vj: rd. 419 TEUR).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen, einer variablen Komponente und Sachbezügen zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden. ESRS 2.GOV-3.29.a, e

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstandsmitglieder des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsführer:innen von Gesellschaften auf ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topführungskräfte eine erfolgsabhängige Vergütung in der Höhe von 25 – 50 % zusätzlich zum Fixum. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score-Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ökonomische und soziale Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamt- bzw. Teilkonzerns sowie an der individuellen Gesamtperformance. Im ÖBB Konzern hatten bis zu 70 % der variablen Vergütung einen Bezug zu nachhaltigkeitsbezogenen Leistungsparametern. Diese Leistungsparameter beziehen sich im Jahr 2025 auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Kund:innenzufriedenheit, IT-Security sowie Mitarbeiter:innenbefragung. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen der Vorstandsmitglieder bereits eingerechnet. ESRS 2.GOV-1.22.d; ESRS 2.GOV-3.29.a, b, c, d, e

Die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeitende, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche der Mitglieder des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion oder des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat betrug unverändert zum Vorjahr 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhielt das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhielten die doppelte, Stellvertretung von Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer:innen, Belegschaftsvertreter:innen oder Dienstnehmende im ÖBB Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen. Die Auszahlungen der Vergütungen und Sitzungsgelder für das Geschäftsjahr 2025 erfolgen bereits laufend quartalsweise, wobei die Beschlüsse hierüber rückwirkend in den ordentlichen Hauptversammlungen 2026 für das vorangegangene Geschäftsjahr gefasst werden. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine an nachhaltigkeitsbezogene Leistungskennzahlen geknüpfte Anreize. ESRS 2.GOV 3.29.b

Die Aufsichtsratsvergütungen der Kapitalvertretung der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betrugen rd. 353 TEUR (Vj: rd. 359 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 279 TEUR (Vj: rd. 270 TEUR) aus.

33. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Erläuterung 22) auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 22,4 Mio. EUR (Vj: rd. 8,3 Mio. EUR) zusammen, die täglich fällig sind und somit die Anforderungen des IAS 7 für die Klassifizierung als Teil des Fonds der liquiden Mittel erfüllen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 156,2 Mio. EUR (Vj: rd. 136,0 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasing-transaktionen. Der aus der 2024 erfolgten Einlage des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Betriebs GmbH durch den Bund resultierende Eigenkapitaleffekt in Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR setzt sich aus der Übernahme von

Vermögenswerten in Höhe von rd. 54,4 Mio. EUR, liquiden Mitteln in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR sowie Schulden in Höhe von rd. 51,8 Mio. EUR zusammen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 34 und die dortigen Klammerausdrücke sowie Erläuterung 2 verwiesen.

Die Tabelle zeigt die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt werden. In den zahlungswirksamen Änderungen sind Dividendenausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter nicht enthalten.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2024	zahlungswirksame Änderungen	Änderungen aus dem Erwerb von Beteiligungsunternehmen	Wechselkursänderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	erfolgsneutrale Änderungen	Stand per 31.12.2025
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	5.363,8	0,0	0,0	-1,8	-1.035,5	0,0	4.326,5
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.605,6	877,8	0,0	1,3	-257,2	-1,3	6.226,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	706,9	2,0	4,3	-2,6	-41,4	0,3	669,5
Übrige Finanzverbindlichkeiten	22.074,8	3.742,6	0,0	0,0	-627,0	0,9	25.191,3
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	**33.751,1**	**4.622,4**	**4,3**	**-3,1**	**-1.961,1**	**-0,1**	**36.413,5**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.527,7	-1.500,0	0,0	-3,9	1.010,2	0,0	1.034,0
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	223,7	-90,8	0,0	0,0	281,8	0,3	415,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	169,4	-177,1	4,8	0,0	173,9	2,0	173,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	449,5	-146,1	1,0	0,0	770,2	70,7	1.145,3
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	**2.370,4**	**-1.914,0**	**5,8**	**-3,9**	**2.236,1**	**73,0**	**2.767,3**

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2023	zahlungswirksame Änderungen*)	Änderungen aus dem Erwerb von Beteiligungsunternehmen	Wechselkursänderungen*)	übrige Änderungen Fremdkapital*)	erfolgsneutrale Änderungen*)	Stand per 31.12.2024
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	6.885,7	0,0	0,0	3,8	-1.525,7	0,0	5.363,8
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.461,4	305,2	58,0	3,1	-224,5	2,4	5.605,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	653,4	-13,4	158,5	5,3	-96,8	-0,1	706,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	18.202,0	4.274,9	0,0	0,9	-376,8	-26,2	22.074,8
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	**31.202,5**	**4.566,7**	**216,5**	**13,1**	**-2.223,8**	**-23,9**	**33.751,1**
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	998,9	-1.000,0	0,0	0,0	1.528,8	0,0	1.527,7
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	553,9	-548,9	0,0	0,0	219,1	-0,4	223,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	134,2	-179,2	17,8	0,0	157,7	38,9	169,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	635,1	-588,9	0,6	-0,7	436,6	-33,3	449,5
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	**2.322,2**	**-2.316,9**	**18,4**	**-0,7**	**2.342,2**	**36,0**	**2.370,4**

*) Angepasste Vergleichswerte.

Bei den 2024 in der die Spalte „Änderungen aus dem Erwerb von Teilbetrieben oder sonstigen Geschäftseinheiten" dargestellten rd. 58,0 Mio. EUR handelt es sich um Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit dem Erwerb aller Anteile an den beiden Tochterunternehmen „ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH" und „Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG" übernommen wurden.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine (Vj: rd. 93,0 Mio. EUR) gewährten Bundeszuschüssen an den Bund zurückgezahlt, welche in der Konzern-Geldflussrechnung in der „+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen" enthalten sind.

34. Konzernunternehmen

Die Geschäftsgegenstände des ÖBB Konzerns stellen sich wie folgt dar:

ÖBB Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr, die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH sowie die Instandhaltung des Rollmaterials durch die Technische Services-Gruppe.

Rail Cargo Group

Damit die Rail Cargo Group sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long-Haul-Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Wagenvermieter
- Technische Services: Technical Services (TS) – Instandhalter von Rollmaterial

ÖBB Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Verschub)

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB Infrastruktur-Teilkonzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung, Entwicklung und Verwertung von Immobilien.

Holding / Sonstige Tätigkeiten

Hier werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Wesentliche Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Per 01.02.2024 wurde die ARVERIO-Gruppe erstkonsolidiert. Weitere Informationen werden in Erläuterung 2 gegeben.

Angaben über die zum 31.12.2025 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB Konzerns im Geschäftsjahr 2025

Folgende Abgänge sind nicht aus der Übersicht ersichtlich:

Im Mai 2024 wurde Rail Cargo Logistics – Southeast d.o.o. (Beograd, RS) mit 51 % der Anteile neu gegründet. Zudem wurden alle Anteile an der Captrain Netherlands B.V. (Rotterdam, NL) erworben und anschließend in Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. umfirmiert. Die beiden verbundenen Unternehmen wurden bei Erwerb im Jahr 2024 aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht in den Konzernabschluss vollkonsolidiert.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden alle Anteile an der Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Wien) und der ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (Wien) erworben.

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt. Die Effekte aus den Erst- oder Entkonsolidierungen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung und aus dem Abschnitt „Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises“ in Erläuterung 2 ersichtlich.

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V

Teilkonzern ÖBB Personenverkehr		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100 %	ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37004 České Budějovice	V
├▸ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden	A-1100 Wien	V0
├▸ 75 %	ARGE GSW Los1 Postbus-Weiss	A-1100 Wien	V0
├▸ 75 %	ARGE Südstmk Postbus-Weiss	A-1100 Wien	V0
├▸ 56,38 %	ARGE HBO Los1 Postbus-VBG	A-1100 Wien	V0
├▸ 50,23 %	ARGE RV ab 2016 PB-VBG, Los 2	A-1100 Wien	V0
└▸ 47,01 %	ARGE Weiz Los3 Postbus-Greimel	A-1100 Wien	E0
├▸ 100 %	Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▸ 33,4 %	RAILTOUR (SUISSE) SA	CH-3011 Bern	E
├▸ 100 %	ÖV Ticketshop GmbH	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	iMobility GmbH	A-1040 Wien	V
├▸ 100 %	OBB ITALIA S.R.L.	IT-20121 Milano	V
├▸ 100 %	FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	V0
├▸100 %	Arverio Deutschland GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH)	D-70178 Stuttgart	V
├▸100 %	Arverio Baden-Württemberg GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH)	D-70178 Stuttgart	V
├▸6,01 %	OstalbMobil GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-73430 Aalen	0
├▸5,67 %	Baden-Württemberg-Tarif GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-70173 Stuttgart	0
├▸2,8 %	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) (Feber 2024: Erwerb)	D-75177 Pforzheim	0
├▸1,75 %	Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH (Feber 2024: Erwerb)	D-74523 Schwäbisch Hall	0
├▸1,5 %	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VVS) (Feber 2024: Erwerb)	D-70178 Stuttgart	0
└▸0,55 % (1,10 %)	Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) (Feber 2024: Erwerb)	D-60327 Frankfurt am Main	0
├▸100 %	Arverio Bayern GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Bayern GmbH)	D-86159 Augsburg	V
└▸0,55 % (1,10 %)	Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) (Feber 2024: Erwerb)	D-60327 Frankfurt am Main	0
├▸100 %	Arverio Facility GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Ahead Facility GmbH)	D-73457 Essingen	V
├▸100 %	Arverio Drive GmbH (2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Go-Drive Verleihgesellschaft mbH)	D-70178 Stuttgart	V0
└▸100 %	Arverio Süd GmbH (Feber 2025: Erwerb von ÖBB-Personenverkehr AG und Umfirmierung, vormals Allegra Deutschland GmbH)	D-86159 Augsburg	V0
├▸ 75 % (100 %)	ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Technical Services Slovakia, s.r.o. (Ab September 2025 in Liquidation)	SK-91701 Trnava	V0 (Vj: V)
├▸ 60 %	ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
├▸ 51 %	TS-MÁV Gépészet Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
├▸ 49 %	LTS Immobilien GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▸ 40 %	ETL Lokservice GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
├▸ 50 % (100 %)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
├▸ 49,9 %	City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
├▸ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden	A-1100 Wien	V0
├▸ 24,5 %	One Mobility GmbH	A-1040 Wien	E0
├▸ 10 %	Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
├▸ 7,628 %	Eurail B.V.	NL-3521 SB Utrecht	0
└▸ 6,85 % (7,53 %)	Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

Rail Cargo Group		Land, Sitz	Konsoli-dierungsart
100 %	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.	CZ-61900 Brno	V
├▸ 100 %	ÖBB-Environmental Services & Logistics GmbH (April 2024: Umfirmierung, vormals: Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH)	A-1100 Wien	V
└▸ 50 %	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2201 Gerasdorf bei Wien	E0
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▸ 45 %	LogMASter Kft.	HU-2151 Fot	E0
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Terminals Italy s.r.l	I-20832 Desio	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Poland Sp.z o.o.	PL-02-366 Warszawa	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL	RO-60013 Bucuresti Sectorul 6	V
├▸ 100 %	ooo "Rail Cargo Logistics – RUS"	RU-620000 Jekaterinburg	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics Uluslararasi Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34149 Bakirköy-Istanbul	V
├▸ 74 %	Rail Cargo Logistics, železniška špedicija d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
├▸ 51 %	Rail Cargo Logistics – Serbia d.o.o. Beograd (Mai 2024: Neugründung und Umfirmierung, vormals: Rail Cargo Logistics – Southeast d.o.o. Beograd)	RS-11070 Novi Beograd	V0
└▸ 51 %	Rail Cargo Logistics – BH d.o.o.	BH-71000 Sarajevo	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	D-85055 Ingolstadt	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier, druzba za zelezniski tovorni promet, d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	CZ-130 00 Praha 3	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Romania SRL	RO-60013 Bucuresti Sectorul 6	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	SK-82108 Bratislava	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Benelux B.V. (Juni 2025: Erstkonsolidierung per 01.01.2025; Mai 2024: Erwerb und Umfirmierung, vormals: Captrain Netherlands B.V.)	NL-3088GB Rotterdam	V (Vj: V0)
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd	RS-11070 Novi Beograd	V0
├▸ 100 %	Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o.	PL-02-366 Warszawa	V
└▸ 75 % (100 %)	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V

Rail Cargo Group (Fortsetzung)		Land, Sitz	Konsolidierungsart
├▸ 100 %	Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Operator – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▸ 100 %	Rail Cargo International Freight Forwarding (Shanghai) Co. Ltd. (November 2025: Erstkonsolidierung per 01.01.2025)	CN-200002 Shanghai	V (Vj: V0)
├▸ 100 %	Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V0
├▸ 100 %	Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
├▸ 85 %	Rail Cargo Terminal – BILK	HU-1239 Budapest	V
├▸ 100 %	LOGISZTÁR Kft.	HU-1239 Budapest	V0
└▸ 33,33 %	boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
├▸ 33,07 %	Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E
├▸ 32,56 %	ADRIA KOMBI d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	E
└▸ 29,39 %	Railport Arad SRL	RO-315200 Judetul Arad	E
├▸ 99,99 %	Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
├▸ 51 % (Vj: 100 %)	Technical Services Hungaria Járműjavító Kft. (Februar 2025: Verkauf 49 % der Anteile)	HU-3527 Miskolc	V
├▸ 30 %	Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▸ 0,69 % (7,53 %)	Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0
├▸ 66 %	Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▸ 47,5 %	VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
├▸ 50 % (100 %)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
├▸ 25 % (100 %)	ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V
├▸ 100 %	Technical Services Slovakia, s.r.o. (ab September 2025 in Liquidation)	SK-91701 Trnava	V0 (Vj: V)
├▸ 60 %	ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
├▸ 51 %	TS-MÁV Gépészet Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
├▸ 49 %	LTS Immobilien GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
└▸ 40 %	ETL Lokservice GmbH	A-2440 Gramatneusiedl	E0
├▸ 5,88 % (Vj: 7,65 %)	TransAnt GmbH (März 2024: Verringerung aufgrund Verwässerung)	A-4020 Linz	0
├▸ 25 % (100 %)	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V
├▸ 16,17 %	Xrail AG	CH-4052 Basel	0
├▸ 3,53 %	Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA i.L.	B-1082 Bruxelles	0
└▸ KD-Anteil	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60594 Frankfurt am Main	0

Teilkonzern ÖBB Infrastruktur		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100 %	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
├▸ 100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
├▸ 100 %	ÖBB-Operative Services GmbH	A-1150 Wien	V
├▸ 100 %	ÖBB-Operative Services GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
├▸ 100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
├▸ 100 %	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
└▸ 100 %	ÖBB Am Hauptbahnhof 2 Beteiligungs GmbH (Juni 2024: Erwerb, vormals: RINV HÖSBA Beteiligungs GmbH)	A-1020 Wien	V
└▸ 5,21 % (100 %)	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
├▸ 94,79 % (100 %)	Am Hauptbahnhof 2 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Juni 2024: Erwerb, vormals: HÖSBA Projektentwicklungs- und -verwertungsgesellschaft m.b.H. & Co KG)	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▸ 100 %	Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
├▸ 100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
├▸ 100 %	Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
└▸ 25 % (75 %)	ARGE BIEGE ÖBB 360 Baden	A-1100 Wien	V0
├▸ 100 %	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
├▸ 60 %	ÖBB-BE GmbH	A-1020 Wien	V0
├▸ 60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
├▸ 51 %	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
├▸ 50 %	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E
├▸ 50 %	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
├▸ 43,05 %	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
├▸ 10,53 %	HIT Rail B.V.	NL-3521 AZ Utrecht	0
├▸ KG-Anteil	UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0
└▸ KG-Anteil	Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0

Sonstige		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100 %	ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1020 Wien	V
└▸ 34 %	Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1020 Wien	E
100 %	ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100 %	ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100 %	OmegaTelos GmbH	A-1100 Wien	V0
27,37% (Vj: 26%)	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2 %	Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial	CH-4053 Basel	0

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit „Vj:“ gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	Sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	In Liquidation

Dem Konzern sind zudem die beiden strukturierten Unternehmen SNCF Gustav Lease, F 92800 Puteaux und SNCF Wolfgang, F-92800 Puteaux Lease zuzurechnen, die im Zusammenhang mit einem Cross-Border-Lease (siehe Abschnitt 30.3.) gegründet wurden und an denen der Konzern keine Eigentumsanteile hält. Basierend auf den Bedingungen der Vereinbarungen, aufgrund derer diese Unternehmen errichtet wurden, erhält der Konzern jedoch im Wesentlichen die gesamten Erträge aus ihren Tätigkeiten und ihrem Nettovermögen. Der Konzern hat derzeit zudem die Möglichkeit, die Tätigkeiten dieser Unternehmen zu steuern, die deren Erträge am wesentlichsten beeinflussen.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis der bedeutendsten Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20 % der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen.

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Teilkonzern ÖBB Personenverkehr		31.12.2025*)	31.12.2024	2025*)	2024
100 %	Arverio Süd GmbH (vormals: Allegra Deutschland GmbH)	39	-316	-1	-7
100 %	Arverio Drive GmbH	238	238	-359	213
100 %	FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	35	35	-8	0
100 %	Technical Services Slovakia, s.r.o. (in Liquidation)	1.155	1.408	-242	341
49 %	LTS Immobilien GmbH	1.906	1.912	-6	30
40 %	ETL Lokservice GmbH	582	225	357	-659
24,5 %	One Mobility GmbH	867	1.144	-1.124	-725

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Rail Cargo Group		31.12.2025*)	31.12.2024	2025*)	2024
100 %	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	240	207	33	38
100 %	Rail Cargo Carrier – Serbia d.o.o. Beograd	327	247	114	17
100 %	LOGISZTÁR Kft.	552	347	176	-7
51 %	Rail Cargo Logistics – Serbia d.o.o. Beograd	74	73	1	-127
45 %	logMASter Kft.	142	188	-30	29
50 %	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	122	46	52	-288
33 %	boxXagency Kft.	52	50	34	35
30 %	Agrochimtranspack Kft.	k. A.	218	k. A.	6

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Teilkonzern ÖBB Infrastruktur		31.12.2025*)	31.12.2024	2025*)	2024
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	180	174	7	5
100 %	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	209	217	-1	7
100 %	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	84	88	-4	-3
100 %	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	106	105	0	4
60 %	ÖBB-BE GmbH	31	29	2	-3
60 %	ÖBB-BE GmbH & Co KG	19	28	-9	-4

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Sonstige		31.12.2025*)	31.12.2024	2025*)	2024
100 %	OmegaTelos GmbH	4.332	4.685	-352	414
27,37 %	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	6.019	4.897	-1.504	-1.093

Abkürzungen und Fußnoten

k. A. Keine Angaben.
*) Vorläufige Werte.

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Zuzählung 15.01.2026 wurde durch die OeBFA eine Finanzierung mit einer Nominale in Höhe von rd. 556,8 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Oktober 2053 und einer Verzinsung (fix) von 3,15 %, effektiv 3,794 %, mit Zuzählung 12.03.2026 eine Finanzierung mit einer Nominale in Höhe von rd. 148,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis September 2032 und einer Verzinsung (fix) von 2,8 %, effektiv 2,792 % und mit Zuzählung 12.03.2026 eine Finanzierung mit einer Nominale in Höhe von rd. 147,9 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis Februar 2036 und einer Verzinsung (fix) von 3,2 %, effektiv 3,097 %, aufgenommen.

Als Reaktion auf die Kriegshandlungen im Nahen Osten sind unmittelbar die Strom- und Gaspreise sowie die Heizöl-, Benzin- und Dieselpreise gestiegen. Die Strompreise bewegen sich derzeit wieder nach unten. Laut Meinung der Expert:innen ist die Versorgungssicherheit nicht beeinträchtigt. Auch die Europäische Kommission sieht zum jetzigen Zeitpunkt keine Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit (lt Reuters). Es wird eine Taskforce seitens der Kommission gemeinsam mit der internationalen Energieagentur eingerichtet, die die Situation überwacht und mögliche Maßnahmen ableiten sollte. Auch wenn laut Expert:innen die Energieversorgung in Europa für 2026 gesichert scheint und die Energiebeschaffung für 2026 mittels abgeschlossener Forwards und Futures abgesichert ist – sodass etwaige Erhöhungen der Strompreise erst 2027 wirken würden -, können steigende Energiepreise sowie gefährdete Transportrouten per Luft- und Seefracht zu Kostensteigerungen und Lieferverzögerungen durch unsere Zulieferer führen und dadurch schon 2026 das Ergebnis negativ beeinflussen. Es ist aktuell nicht absehbar, welche Auswirkungen der Konflikt auf internationale Lieferketten, Finanzmärkte, Wirtschaftsbeziehungen, den Konsum und die Inflation haben wird. Hierbei ist entscheidend, wie lange die Kriegshandlungen, die Barrikade der Straße von Hormus und die Zerstörung von Energieanlagen anhalten. Eine Abschätzung dazu ist aktuell auf Grund der vielen Unsicherheiten nicht möglich. Die ÖBB-Holding AG überwacht die Situation engmaschig und wird bei weiterer Eskalation nach Möglichkeit erforderliche Maßnahmen setzen.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2025 am 16.03.2026 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Holding AG in Höhe von 260.688.487,23 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

36. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB Konzerns

Im Geschäftsjahr 2025 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä		Vorsitzender des Vorstandes
Mag.ª Manuela Waldner		

Aufsichtsratsmitglieder

Mag.ª Brigitte Ederer		Vorsitzende
Dr. Kurt Weinberger	bis 30.05.2025	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. Gerhard Starsich	ab 30.05.2025	Mitglied
	ab 16.06.2025	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	bis 30.05.2025	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Nicolas Perrin	ab 30.05.2025	Mitglied
	ab 16.06.2025	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Dr.in Cattina Maria Leitner, LL.M.	bis 30.05.2025	
Mag.ª Elfriede Baumann		
Mag. Markus Himmelbauer	bis 30.05.2025	
Dr.in Angela Köppl	bis 30.05.2025	
Mag.ª Cornelia Breuß, MA		
Dr. Mathias Walter Moser	ab 30.05.2025	
Mag.ª Beatrix Praeceptor	ab 30.05.2025	
Mag. Dr. Peter Walder-Wintersteiner, MBA	ab 30.05.2025	
Mag. Andreas Martinsich		Belegschaftsvertreter
Mag.ª Olivia Janisch		Belegschaftsvertreterin
Robert Hofmann		Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 16.03.2026

Die Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä, e.h.

Vorstandsvorsitzender (CEO)

Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation / Newsroom, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management

Mag.ª Manuela Waldner, e.h.

Finanzvorständin (CFO)

Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien,** und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die 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 Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung (Kapitel E. Nichtfinanzielle Erklärung) ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnisse aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 16. März 2026

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh	Mag. (FH) Rosemarie König eh
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung 2025

Wir haben eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung der **Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft** (nachfolgend „Gesellschaft“ oder „Konzern“) für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr durchgeführt.

Zusammenfassende Beurteilung mit begrenzter Zusicherung

Auf Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekanntgeworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltene konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den Anforderungen des § 267a UGB übereinstimmt, einschließlich

- der Einhaltung der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 (in der Folge EU-Taxonomie-VO), sowie
- der Übereinstimmung mit den Standards für die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung („European Sustainability Reporting Standards“, in der Folge ESRS),
- der Übereinstimmung des durchgeführten Verfahrens zur Ermittlung von Informationen, über die nach den ESRS zu berichten ist (in der Folge „Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse“), mit der Beschreibung des Unternehmens in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2.

Grundlage für die zusammenfassende Beurteilung

Wir haben unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit unter Beachtung der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen und ergänzender Stellungnahmen sowie des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised) durchgeführt. Die Prüfungshandlungen bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich in Art und Zeitpunkt von denen einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit und sind in ihrem Umfang geringer. Folglich ist das Maß an Sicherheit, das bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit erreicht wird, wesentlich geringer als bei einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit.

Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung“ unseres Zusicherungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind von der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unser Prüfungsbetrieb wendet ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem an, einschließlich dokumentierter Richtlinien und Verfahren zur Einhaltung ethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Zusicherungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Konzernabschluss, im Konzernlagebericht und im Geschäftsbericht 2025, ausgenommen die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich, ein Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse zu entwickeln und umzusetzen und dieses Verfahren in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 darzustellen. Diese Verantwortlichkeit umfasst:

- die Erlangung eines Verständnisses der Rahmenbedingungen, in dem die Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen des Konzerns stattfinden, und die Erlangung eines Verständnisses für die davon betroffenen Interessengruppen,
- die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen (sowohl negativ als auch positiv), im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, sowie der Risiken und Chancen, die sich kurz-, mittel- oder langfristig auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Konzerns auswirken oder vernünftigerweise davon auszugehen ist, dass sie sich auswirken könnten,
- die Beurteilung der Wesentlichkeit der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten durch Auswahl und Anwendung geeigneter Schätz- und Schwellenwerte, und
- das Treffen von Annahmen und Schätzungen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Die gesetzlichen Vertreter sind außerdem für die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich, die alle durch das Verfahren identifizierten Informationen gemäß den geltenden Anforderungen und Standards enthält, einschließlich:

- der Einhaltung der Anforderungen des § 267a UGB und
- die Aufnahme von Angaben in die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO, sowie
- der Einhaltung der ESRS

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters

- die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und
- die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Der Prüfungsausschuss ist für die Überwachung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich.

Inhärente Einschränkungen bei der Erstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist das Unternehmen verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen des Unternehmens zu erstellen. Das tatsächliche Ergebnis wird wahrscheinlich anders ausfallen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Unsere Ziele sind die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gemäß den Anforderungen des §267a UGB, sowie die Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-VO und die Berichterstattung gemäß den Anforderungen der ESRS, einschließlich dem Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse, frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und darüber einen Vermerk zu erstellen, der unsere zusammenfassende Beurteilung enthält. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf Grundlage dieser konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Während der gesamten Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Unsere Verantwortlichkeit in Bezug auf die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung betreffend das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse umfasst:

- die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Risiken zu identifizieren, die dazu führen, dass das Verfahren nicht den geltenden Anforderungen der ESRS entspricht, jedoch nicht zum Zweck der Abgabe einer zusammenfassenden Beurteilung hinsichtlich der Wirksamkeit dieses Verfahrens, und

- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen zur Bewertung, ob das Verfahren mit der Beschreibung des Unternehmens in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 übereinstimmt.

Zu unseren weiteren Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Prüfung mit begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung gehören

- die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Darstellungen zu identifizieren, bei denen es wahrscheinlicher zu wesentlichen falschen Angaben kommt, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, jedoch nicht mit dem Ziel, eine zusammenfassende Beurteilung über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Unternehmens abzugeben, und

- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen bezogen auf Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlicher sind. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten

Eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung.

Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von professionellem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur begrenzten Sicherheit in Bezug auf das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse sind wir wie folgt vorgegangen:

- Wir gewinnen ein Verständnis des Verfahrens, indem wir
  - Erhebungen durchführen, um die Quellen der von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Informationen zu verstehen (z.B. Einbindung von Stakeholdern, Geschäftspläne und Strategiedokumente); und
  - eine Durchsicht der unternehmensinternen Verfahrensdokumentation vornehmen.
- Wir beurteilen, ob die aus unseren Prüfungshandlungen erlangten Nachweise über die vom Unternehmen implementierten Verfahren mit der Beschreibung in der Angabe zu IRO-1 gemäß ESRS 2 übereinstimmen.
- Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Ermittlung der in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung erhaltenen Informationen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung aufgenommen wurden.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung sind wir wie folgt vorgegangen:

- Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung im Einklang mit den ESRS stehen.
- Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- Wir führen stichprobenartige aussagebezogen Prüfungshandlungen zu ausgewählten Darstellungen in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- Wir gleichen ausgewählte Angaben der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mit den entsprechenden Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht ab.
- Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteten Informationen.
- Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und zur Erstellung der entsprechenden Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung.
- Wir erheben, ob die Anforderungen des § 267a UGB angemessen adressiert wurden.
- Wir überprüfen, ob die Voraussetzungen, für die in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mittels Verweises aufgenommenen Angaben die Bedingungen gemäß ESRS 1 erfüllen.
- Wir überprüfen Sustainable-Finance-Framework-Kennzahlen ausgewählter Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG, welche in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung 2025 offengelegt werden. Die Prüfung umfasst ausschließlich Angaben für das Geschäftsjahr 2025.

Abgrenzung zum Leistungsumfang:

- Vorjahreszahlen wurden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen, es sei denn, dies ist für Plausibilitätsverprobungen erforderlich.
- Die Prüfung zukunftsbezogener Angaben ist nicht Gegenstand unseres Auftrags.
- Zahlen, die aus externen Studien entnommen werden, werden nicht geprüft. Es wird lediglich die korrekte Übernahme der relevanten Angaben und Daten in die konsolidierte Nachhaltigkeitsberichterstattung überprüft.
- Die im Rahmen der Jahres- oder Konzernabschlussprüfung geprüften finanziellen Leistungsindikatoren und Aussagen, sowie Informationen aus dem Corporate Governance Bericht und der Risikoberichterstattung werden von uns keiner weiteren Prüfung unterzogen.

Haftungsbeschränkung und Veröffentlichung

Bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung handelt es sich um eine freiwillige Prüfung.

Diesen Zusicherungsvermerk erstatten wir auf Grundlage des mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfungsvertrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die beigelegten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe (AAB 2018) zugrunde liegen.

Hinsichtlich unserer Verantwortlichkeit und Haftung aus dem Auftragsverhältnis gilt Punkt 7 der AAB 2018. Wir haften nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Im Falle grober Fahrlässigkeit beträgt unsere Ersatzpflicht höchstens das Zehnfache der Mindestversicherungssumme der Berufshaftpflichtversicherung gemäß § 11 Wirtschaftstreuhandberufsgesetz 2017, das sind insgesamt EUR 726.730. Der Lauf der Verjährungsfrist bestimmt sich nach Punkt 7. Abs. 4 AAB 2018.

Der Zusicherungsvermerk über die Prüfung darf ausschließlich zusammen mit der im Konzernlagebericht im Abschnitt "Nichtfinanzielle Erklärung" enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und nur in vollständiger und ungekürzter Form Dritten zugänglich gemacht werden. Da unser Bericht ausschließlich im Auftrag und im Interesse der Gesellschaft erstellt wird, bildet er keine Grundlage für ein allfälliges Vertrauen dritter Personen auf seinen Inhalt. Ansprüche dritter Personen können daher daraus nicht abgeleitet werden.

Wien, am 16. März 2026

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. (FH) Rosemarie König eh
Wirtschaftsprüferin

ppa. Susanna Gross, MA eh
Wirtschaftsprüferin

Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
BCC	ÖBB-Business Competence Center GmbH
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI (bis 2024: BMK)	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (bis 2024: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie)
BTkm	Bruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges × Zugkilometer)
BVAEB	Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau
CBL	Cross-Border-Leasing
CER	Community of European Railway
CO_2	Kohlendioxid
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
Definitivstellung	„Mitarbeiter:innen mit Definitivstellung" sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen" (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbusbeamt:innen beim Postbus verstanden.
EBIT	Earnings before Interest and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
EP	Europäisches Parlament
ETCS	European Train Control System
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent)
Gesamterträge pro Mitarbeiter:in	= Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiter:innenanzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GRI	Global Reporting Initiative
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung
Hbf	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS / IAS	International Financial Accounting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
INFRA	ÖBB-Infrastruktur AG
ISAs	International Standards on Auditing
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organization for Standardization)
km	Kilometer
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NACE-Code	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital – verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
Pkm	Personenkilometer (= beförderte Personen × gefahrene Kilometer)
PV	ÖBB-Personenverkehr AG
Railjet	Fernverkehrszug der ÖBB
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
rd.	rund
RWI	Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung
Sachanlagendeckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlagendeckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
TEUR	Tausend Euro
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen × gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
TS	ÖBB-Technische Services-GmbH
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
Zkm	Zugkilometer

Impressum

Herausgeber
ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: **holding.oebb.at**

Anfragen zum Geschäftsbericht
ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: **konzern.oebb.at**

ÖBB Kund:innenservice
Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte
zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kund:innenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl
zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.

LEITBETRIEBE AUSTRIA

Projektleitung
Sabrina Ungerböck

Projektteam & Redaktion
Gabi Zornig (Projektleitung Magazinteil),
Nina Walter-Broskwa (Magazinteil),
Theresa Wirth (Corporate Governance Bericht),
Lisa Diasek-Liebenberger, Cornelia Walch
(Nichtfinanzielle Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht),
Konzernrechnungswesen mit Unterstützung
von firesys GmbH (Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung
Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Magazinteil)
corporate-publishing.at

Autor:innen
Matthias Flödl, Julia Kropik, Friedrich Ruhm Perdomo
(Magazinteil),
Martin Detter, Barbara Fleck, Stella Friedl, Sophia
Hossaini, Herbert Minarik, Iga Niznik, Bettina Purker,
Angelina Sax, Ines Sturm-Biela und Daniel Wessely
sowie Expert:innen aus den Teilkonzerngesellschaften
(Mitarbeit und inhaltliche Unterstützung Nichtfinanzielle
Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht)

Lektorat
Jürgen Ehrmann

Fotos
Andreas Ebner, Harald Eisenberger, Matthias Fischer,
Marek Knopp, Lukas Leonte, Manuel Marktl, David
Payr, Kurt Prinz (Cover / Vorstand), Andreas Scheiblecker,
Heinz Stephan Tesarek, Daniel Willinger, Chris Zenz, ÖBB

Produktion
ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111026-0172
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

© 2026, ÖBB-Holding AG

Disclaimer
Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten", „schätzen", „planen", „rechnen" etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: **bericht.oebb.at/2025/download**

» Fortsetzung vom vorderen Umschlagteil

Nachhaltigkeitskennzahlen

Key-Facts & Figures – Konzernkennzahlen zur Nachhaltigkeit

	2025	2024
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme in Mio. Euro	46.876	44.168
Bruttoinvestitionen in Mio. Euro	5.015	5.421
Gesamterträge in Mio. Euro	9.676	8.997
Leistungskennzahlen		
Reisende in Mio.	559	552
Nettotonnen in Mio. Tonnen	78,7	79,9
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	86.063,0	82.605,5
F&E-Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. Euro[1]	87,5[2]	43
Umweltkennzahlen		
CO_2eq-Ersparnis durch ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich in Mio. Tonnen	4,2	4,2
Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität Österreich (Scope 1 und 2) – marktbasiert, CO_2eq in t	208.690	211.759
Treibhausgasemissionen im Bereich Gebäude in Österreich (Scope 1 und 2) – marktbasiert, CO_2eq in t	40.020	41.747
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene in Österreich	4,32	4,66
CO_2-Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus in Österreich	55,8	55,1
CO_2-Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene in Österreich	3,09	3,11
Gesamte Treibhausgasemissionen der ÖBB in Mio. Tonnen (In- und Ausland, Scope 1, 2 und 3 – marktbasiert, Beschaffung: Scope 3.1 und 3.2 monetär bewertet)	3,21	3,43
Gesamter Energieverbrauch der ÖBB in Gigawattstunden (In- und Ausland, alle Energieträger, exklusive Externe)	3.769	3.687
Gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	30	28
Nicht gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	3.209	3.478
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	2.876	3.329
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	31	27
Sozialkennzahlen		
Mitarbeiter:innen in Köpfe	48.249	47.484
davon Lehrlinge in Köpfe	*2.145*	*1.964*
Frauenquote in Prozent	17,5	17,1
Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	68,0	61,9
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen)[3]	15,1[4]	17,2

[1] Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.
[2] Steigerung zufolge Start des Europäischen F&E-Programms „Europe´s Rail Joint Undertaking" (Laufzeit 2023 bis 2031).
[3] Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle > 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX" kommuniziert).
[4] Die Entwicklung verweist auf wirksame Präventionsmaßnahmen, eine stärkere Sicherheitsfokussierung in den operativen Einheiten und eine insgesamt stabilisierte Sicherheitsperformance.

MEHR dazu im Lagebericht ab Seite **LB35**

Highlights 2025

4,2 Mio. t

CO_2 ersparen die ÖBB Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus. Damit sind die **ÖBB im Bereich Mobilität das größte Klimaschutzunternehmen des Landes.**

669,1 Mio.

Euro beträgt das **Projektvolumen der ÖBB** inkl. Partner über die gesamte Dauer der aktuell laufenden **68 Projekte.**[2]

8.462

weibliche Mitarbeiterinnen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2025). Damit liegt **die aktuelle Frauenquote der ÖBB bei 17,5 %** und ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gestiegen.

2025

Die zweite Jahreshälfte



ÖBB Rail Cargo Group: höherer Takt und mehr Reichweite

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) stärkt ihr internationales Netzwerk mit neuen Verbindungen und zusätzlichen Rundläufen im Schienengüterverkehr zwischen West-, Zentral- und Südosteuropa. Dazu zählt beispielsweise der neue TransFER Sopron–Arad als eine weitere direkte Verbindung mit fixem Fahrplan.



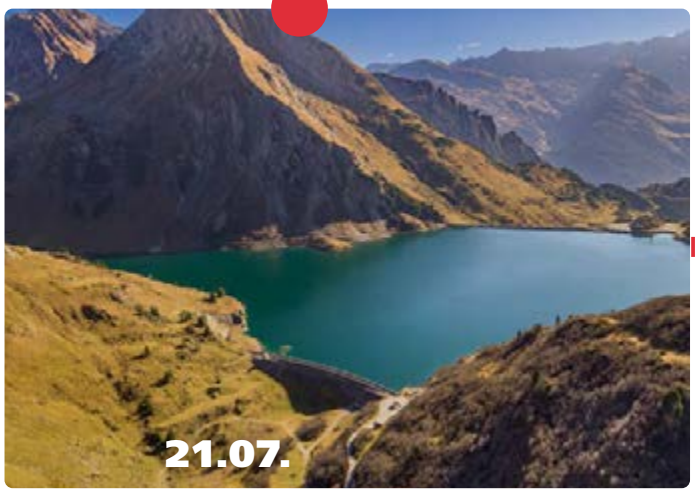
Tauernstrecke geht nach Modernisierung wieder in Betrieb

Die Tauernstrecke wurde im Rahmen einer achtmonatigen Sperre zwischen Schwarzach / St. Veit und Mallnitz umfangreich modernisiert. Die Gesamtfertigstellung der Bahnhöfe mit neuen elektronischen Stellwerken wird bis Ende 2027 erfolgen.



Fahrplan für neue Koralmbahn präsentiert

Ein neuer Fahrplan mit einem historischen Meilenstein: Mit dem Start der Koralmbahn geht erstmals seit Jahrzehnten eine völlig neue Bahnstrecke in Österreich in Betrieb. So eröffnen sich noch nie dagewesene, attraktive Reisemöglichkeiten.



ÖBB Kraftwerk Spullersee: ein Jahrhundert nachhaltiger Energie

Mit dem 100-Jahr-Jubiläum des ÖBB Kraftwerks Spullersee würdigten die ÖBB und die angrenzende Region einen bedeutenden Meilenstein in der Geschichte der nachhaltigen Energieerzeugung und Bahnstromversorgung.

200 Jahre Eisenbahn

Exakt am 27. September 1825 begann eine neue Ära: Der erste Zug, eine Dampflokomotive mit 36 Wagen, fuhr in England schienengebunden die 40 Kilometer lange Strecke von Stockton nach Darlington. In Österreich nahm die Bahn vor 187 Jahren ihren Betrieb auf. Zu diesem Anlass eröffnete das Technische Museum Wien die Sonderausstellung „Im Bann der Bahn. 200 Jahre Eisenbahn“.

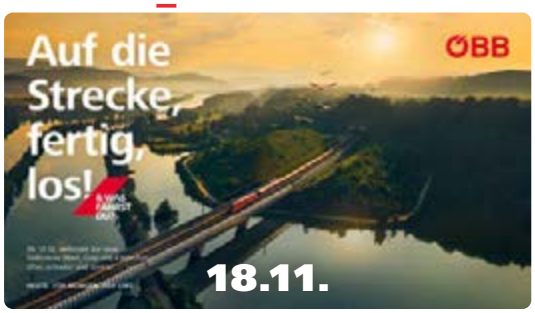


« Die erste Jahreshälfte im vorderen Umschlagteil

ÖBB präsentieren ersten upgegradeten Railjet

Die 60 Railjets der Bestandsflotte werden in den nächsten Jahren umfassend modernisiert. Nach mehr als 15 Jahren auf Schiene und ungefähr nach der Hälfte ihrer geplanten Einsatzzeit werden die Züge in puncto Technik und Komfort auf ein neues Niveau gehoben.





Die Koralmbahn-kampagne startet

In der bildgewaltigen Kampagne übernehmen Zugvögel die Botschafteraufgabe: Nichts beschreibt Fernweh besser als der jährliche Aufbruch unserer Zugvögel in den Süden. Untermalt ist die Kampagne von einer neuen Version des ÖBB Songs „Wir fahren grün!"

Feierliche Eröffnung der Koralmbahn

Nach fast drei Jahrzehnten ist es soweit. Im Beisein von Bundespräsident Alexander Van der Bellen und vielen weiteren hochrangigen Ehrengästen wurde die 130 km lange Neubaustrecke mit dem „Herzstück", dem 33 km langen Koralmtunnel, feierlich eröffnet.



02.12.

ÖBB Rail Cargo Group mit neuen TransFER-Verbindungen

Der TransFER Tuzla–Rijeka ist die erste Verbindung dieser Art in Bosnien-Herzegowina. Am wichtigen Knotenpunkt Budapest ergänzt die RCG ihre neue TransFER-Verbindung Budapest–Curtici für optimierte durchgängige Transportketten zwischen den Wirtschaftszentren West-, Zentral- und Südosteuropas.

28.10.

Mit dem Vienna Airport Bus schnell von und zum Flughafen

Die zwölf Fahrzeuge des Vienna Airport Bus der Österreichischen Postbus AG bringen Reisende schnell und komfortabel von insgesamt zehn Haltestellen in der Wiener City zum Flughafen Wien und retour. Mit den neu designten Bussen und Automaten ist der Vienna Airport Bus nun einfacher zu finden.





19,7 Mrd. Euro

Infrastrukturinvestitionen 2025–2030. Im Auftrag des Bundes haben die ÖBB 2025 rund 3,2 Mrd. Euro in modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur investiert.

6,1 Mrd. Euro

Investitionen Flotte
Insgesamt investieren die ÖBB bis 2030 mehr als 6,1 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung ihrer Flotte.

559 Mio.

Fahrgäste haben 2025 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon waren 300,9 Mio. in Zügen des Nahverkehrs, 46,7 Mio. im Fernverkehr und 211,5 Mio. mit dem Bus unterwegs.

78,7 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group (RCG) im Jahr 2025 transportiert. Dafür ist die RCG in 18 Ländern präsent, in 14 davon in Eigentraktion.

48.249

Mitarbeiter:innen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt, davon 2.145 Lehrlinge in Ausbildung (Stand 31.12.2025).

unsereoebb.at